करते हुए मैं भी सरकार से मांग करता हूं कि सरकार तत्काल इस ओर ध्यान दे ताकि बुनकरों को सूत मिल सके और उनकी स्थिति सुधर सके।

श्री अनन्त राम जायसवाल (उत्तर प्रदेश): उपसभापति जी, माननीय राम नरेश यादव जी ने जो विशेष उल्लेख किया है उसके साथ अपने को सबद्ध करते हुए मैं उसका समर्थन करता हूं। मैं सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि यह समस्या खाली मऊ की नहीं है बल्कि पूरे उत्तर प्रदेश की है। जो धागा इस्तेमाल किया जाता है, सूती धागा, स्टेपल धागा या रेशमी धागा यह बहुत ही महंगा होता जा रहा है और इनके दाम इतना बढ़ गये हैं कि यह उनकी पहुंच के बाहर हो गया है। इसी के साथ साथ जो माल वे तैयार करते हैं उसके लिये कोई बाजार नहीं है। नतीजा यह है कि वहां भुखमरी की स्थिति है। जो आंध्र प्रदेश के हालात हैं करीब करीब वही हालात उत्तर प्रदेश में है। इसलिए आप सरकार को आदेश दीजिये सरकार इस पर तुरंत ध्यान दे।

उपसभापति: सरकार के प्रतिनिधि मंत्रिगण यहां बैठे है। वे जरूर ध्यान देकर नोट करेंगे और इसको संबंधित मंत्रालय तक पहुंचा देंगे।

श्री राम नरेश यादव (उत्तर प्रदेश): माननीय वित्त मंत्री जी, दो सौ टन आयात करने का मामला था, इस दिशा में जरा जल्दी करें ताकि उनकी समस्या हल हो सके।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned for lunch for one hour.

The House then adjourned for lunch at thirty-four minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at thirty-six minutes past two of the clock, **The Vice-Chairman (Prof. Chandresh P. Thakur)** in the Chair.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1992-93—Contd.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR) : Now we will continue further discussion on the Railways Budget. Mr. Santosh Kumar Sahu to continue his speech.

SHRI SANTOSH KUMAR SAHU (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Railway Budget has been divided into two parts. One part deals with the Annual Plan. The Railways have been principal mode of transport of the passenger and the goods traffic in this country. Not only that, I was trying to state another point also that the Railways are the grastest catalytic agent by providing infrastructure for the development of industry, trade and commerce in the backward areas of the country. We must have a long perspective planning if we want to see the Railways come out of the normal course of business for the development of the country as a whole. As we have seen in the differnt Annual Plans of the Railways Budget, the percentage of growth in passenger traffic is almost 5 per cent every year and there is a simultaneous increase in the goods traffic which is 7 per cent. This should be the logical conclusion. So when you prepare the nation for the 21st century, the annual passenger traffic will be more than 500 crores by the end of the century. It will be 500 crores which means the Railways have to carry 1.8 or 1.7 crores of passenger every day. If we want to continue with this present state of economic trend, we should reach 500 million originating freight traffic. This is a gigantic problem which the Railways must look into . They must look at it with all the perspective planning; otherwise we will be at a standstill. When we discussed the Railway Budget in the past, I have pointed out that for many years the Railways could not think of track renewal and it was lying at a low level. So there was a heavy burden upon the Railways for track renewal. After due discussion in Parliament the Railway could take certain steps to speed up it. I say sadly the Railway track renewal has come down in this present budget which is not a happy augury. They must continue steps for track renewal because they are the most essential thing for the safety of running of trains and for the quicker movement of the goods traffic. That process should not have been curtailed.

Many of the hon. Members have pointed about the economic transformation of the whole nation and the Railways cavalier attitude towards the development of the Railways from earlier days when they were connecting metropolitan cities. We have almost doubled the lines connecting metropolitan cities but that will not solve the problem. When it comes to the 21st century of the

modern age, when technological revolutions are taking place, I apprehend that it will not be sufficient to meet the demand of the passenger traffic.

While considering that point, why should not we consider having alternative railway lines by connecting the main gauges so that a new ray of hope can be seen in the backward areas of the country and they can develop? Here, I want to repeat a point which I mentioned yesterday also. I congratulated the Railway Minister on at least saying boldly that we would take up conversion of the metre-gauge. It is a matter of history that our Railways have more than 6000 kilometres of lines. They have been there for ages and require development now. These are the bedrocks of our Railways. I would like to make a suggestion in regard to one of the main narrow-gauge lines in Orissa, the Rupsa-Bangriposi line via Baripada. There has been a survey. If it can be joined with the Gorumahisani broad-gauge line or in Koksarai in Bihar in the main Jamshedpur-Kharagpur line, it will be very helpful. That main line passes via Rourkela, Jamshedpur and Kharagpur having two steel industries is totally jammed. The trains cannot run on time because of the traffic jam. Both passengers and cargo reach their destinations late. It is necessary that we have to develop connection in the Eithth Plan. With the new line, the jam can be avoided and a new life can be given to the Adivasi, tribal and backward areas there which are full of resources. As I was saying yesterday, if we see the geographical picture of our country, most of our mineral resources are located in Bihar, orissa and West Bengal. Coal is transported only from here to all the thermal stations in the country. But the lopsided development of the railways in these areas has created more backwardness. Much development has not come there because the infrastructure is not there. This matter has to be looked into. The Railway Plan should be essentially in the interest of the nation. The national planning and this planning must have an integrated approach.

Coming to the aspect of electrification, though more than 2000 kilometres of railway is there in Orissa not much of electrification has been done. Three passengers from Calcutta, Asansol and other places have been stopped. There is only one new train. This one train which is provided is quite insufficient to cover all the tourist aspects and the people of these areas. There should be at least two. People who come here do not get accommodation in the train. So, there should be at least two rakes of Dhauli Express.

Another important matter is, if we want to have more originating traffic of bulk carriers of coal and iron ore Bansapani-Jakhpuna and the Talcher-Sambalpur line must be completed early. And the Gopalpur-Talcher line should be linked so that they can carry more coal and iron ore. It will open a hinterland from Madhya Pradesh to Paradip Port. This will help the development of the country in a great way.

Why I am stressing these points is, the additional revenue receipt of Rs. 1368 crores will go more to meet the operational cost than to development plans. Though it is marginally higher, in real terms it will not be so. This is a deflection. We are not going in the proper direction for the development of Railways. It is necessary that we augment the lines. To build up India, as visualised by our former Prime Minister Rajiv Gandhi, in this modern and competitive world and to march towards the 21st century, we have to start new lines. We have to prepare ourselves for a big leap forward. We have to prepare ourselves for a big leap in economic planning. For that, resources have to be found from somewhere. To achieve this, the Railways must get out of the morass. They are faced with the problem of surviving now and continuing the normal services, the passenger and goods traffic which they are expected to carry. There is no denying that. But, at the same time, if we want national integration and development of backward areas, they have to create new agencies, they have to go for new agencies.

And there is a demand from all parts of the country. They have to give special emphasis to those areas where there are mineral resources which are scarce in the country because mineral wealth creates more of productivity, it creates more of

income for the country. They cannot neglect those areas.

I have also been saying that it has become unsafe to travel by trains. Security of passengers and other amenities are not being looked after and long distance passengers suffer immense troubles. As many Members have said, the Regional Advisory Bodies must meet regularly. There must be complaint books in every train. I would like to know form the Minister how many cases of pilferage in the long night journeys in the trains have come to light and who the people are who have complained. Have they been solved? There must be foolproof arrangements for securing their luggage. Cleanliness and drinking water provision, these are the main things which must be properly taken care of.

Another agitation has come up before this House in newspapers also it has been mentioned about transferring the canteen to private agencies. Sir, this is a vicious problem. We know in the past it was with the Railways themselves when only a few trains were run, probably three decades back, and the food served was one of the best and the people were proud of the Railway canteens. When catering was given over to the private agencies we have noted that at many places they tried to cheat the people who could not get food at reasonable prices. So the Railway people tried to run it through their own departmental agencies, Now in the running trains they are serving some prepared food which they are bringing from some places where it is prepared, but this is not wholesome. At the same time if we go to private agencies, I would like to know from the Minister whether he can guarantee that the food will be of good quality which the passengers will accept cheaper and hygienic. This is not a matter which can be lightly given away to private agencies. This is a matter which has to be seriously considered. Privatisation is not a panacea for all the ills in the Indian system. One must be sure that while profit motive can be fatal as it should not serve on wholesome and unhygienic food which will give rise to deseases and epidemics.

Another point I would like to submit is, electrification should be speeded up because it is one of the most energy efficient ways of running the Railways. Because of scarce foreign exchange we cannot dieselise as we like. So rapid electrification is a must for the Railways and they must take care of it and I think, on the whole, the Railways must look into not only the question of fulfilling the present demand but they must plan for the future also. This time they have taken bold steps. In the same way they have to make further bigger plan so that in future we can have comprehensive development of transport. We have seen how the national highways are planned and they are giving a lot of benefit to the common man for transportation and travel. The Railways have to come out of the beaten track, out of the morass of the beginning. They have to search for new avenues so that actually we can build up the future of the Indian Railways with much more comfort to the people, with much more benefit to the people and develop new infrastructure of economic development.

Now I am coming to the other points. I have been mentioning that railway cleanliness, maintenance of coaches and wagons, must also be looked into because up till now we have shortage of wagons and coaches. And we are overusing these coaches sacrificing the comforts of the people. They must look into this aspect because the people have no other alternative. The poor man has to travel by the railway. He wants to go from one part to the other part of the country or the Capital of India. Will you not look into his comforts and see that the coaches are cleaned properly, they are maintained properly? Even I say with agony that the people have to travel 1800 kms. from Puri to Delhi in second class 3-tier compartments in total darkness. There is no light from the beginning. They feel miserable. How hazardous it! Who is looking after all these things? There is no watering in many of the stations. Untill these things are looked into, people will be losing faith. We say the Railway will be more burdened.

But at the same time we must see to the proper and economic maintenance of these things, smooth running of the trains and the comfort of the rail passengers who are the comon men of this country. These must be guaranteed. As regards

the additional burden, the Railway Minister has said that 11 of the essential items have not been covered. However, 83% of the commodities transported through railways have been taxed. I was telling you that it would, in certain cases, badly affect the life of the common man. Therefore, as the hon. Members have suggested, the Railway Minister should see how he can relieve the common man of this burden. As has been rightly pointed out, the West Bengal Minister has written that milk which is a product of the common man and which the villagers bring to the towns for selling to cooperative dairies, has not been exempted which could have been exempted so that it would be a great relief to the common man, the villagers. While we must be grateful for whatever has been done by the Railways, we request to evolve a new railway policy which will be more dynamic, which will help to fulfil the aspirations of the common man and build a modern society by providing new in frastructure. With these few words, I support the Railway Budget. Thank you.

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश): मान्यवर उपसभाध्यक्ष जी, आजकल लेट चलने वाली ट्रेनों का जितना इंतजार करना पड़ता है उतना ही इंतजार करने के बाद आपने मुझे रेल बजट पर विचार प्रकट करने का अवसर दिया उसके लिए मैं आपके प्रति हृदय से आभार प्रकट करता हूं।

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश): आपको सुनने के लिए हम भी इंतजार कर रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): बस अब आपकी गाड़ी तेज़ी से चलती रहे।

श्री ईश दत्त यादव: मान्यवर, हिन्दी साहित्य में श्री सुदर्शन एक बहुत विख्यात कथाकार हुए हैं और उनकी एक कहानी है "हार की जीत" हिन्दी जगत की बहुत प्रसिद्ध कहानी है। कहानी तो लंबी है, लेकिन एक वाक्य में उस कहानी को कहना चाहता हूं कि बाबा भारती थे। उनके पास एक घोड़ा था। उसका नाम "सुल्तान" था। बाबा उसको प्राण से भी अधिक मानते थे। लेकिन डाकू खड़क सिंह एक दिन गरीब का, भिखारी का भेष बनाकर गए और बाबा से कहा कि मैं बीमार हूं। मुझे घोड़ा दे दो और जब घोड़े पर बैठ गया तो उसने कहा कि मैं डाकू खड़क सिंह हूं। बाबा ने कहा कि बेटा घोड़ा तो ले जाओ लेकिन यह काम फिर मत करना, क्योंकि इस देश से गरीब के प्रति, भिखारी के प्रति और लाचार के प्रति आस्था लोगों की समाप्त हो जाएगी।

मान्यवर, इस सरकार की भी स्थिति सुदर्शन जी की कहानी की तरह मुझे मालूम पड़ती है। नई आर्थिक नीति, नई औद्योगिक नीति, नई शिक्षा नीति और कल मैं रेल राज्य मंत्री जी का बयान सुन रहा था और चर्चा भी है, अब प्राइवेट कैटरिंग, क्या घोषणा है?

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): नई रेल नीति तो नहीं है।

श्री ईश दत्त यादव: नई रेल नीति नहीं, लेकिन रेल मंत्री जी ने यह कोशिश की है कि इस देश की जनता को गुमराह करने की और यह रेल बजट जो आया है यह केवल धोखे का है, यह महंगाई बढ़ाने वाला है, निराशाजनक है, जनविरोधी है और जनता का शोषण करने वाला है। क्योंकि आज से 8 महीने पहले रेल बजट पेश हुआ था और जब 8 महीने पहले रेल बजट पेश हुआ था तो उस समय भी माल ढुलाई का भाड़ा बढ़ाया गया था, यात्री कर बढ़ाया गया था और उस समय भी बहुत घोषणाएं रेल मंत्री जी ने की थीं

लेकिन मान्यवर आप भी बिहार के हैं और मैं उत्तर प्रदेश का हूं। हम लोगों को ट्रेनों में जाने का ज्यादा मौका मिलता है। आज रेलों की कितनी खराब हालत है? कोई सुधार नहीं हुआ है बावजूद इसके कि रेल भाड़ा बढ़ाया गया है, बावजूद इसके कि माल भाड़ा बढ़ाया गया है, रेलों में कतई कोई सुधार नहीं किया गया है।

मान्यवर, यह भी इस सदन में कहा गया है कि और बात भी सही है कि भारतीय रेलें दुनिया की दूसरे नंबर की और एशिया की पहले नंबर की यातायात व्यवस्था है, लेकिन मान्यवर, अगर इसका भी कोई आंकड़ा तैयार किया जाएगा तो भारतीय रेल एशिया और दुनिया की सबसे खराब यातायात व्यवस्था में होगी। मान्यवर, मैं रेल मंत्रीजी को अकेले दोष नहीं देना चाहता हूं, केन्द्र सरकार ने भी कभी ध्यान नहीं दिया है। अब की बार का जो रेल मंत्रीजी का बजट भाषण है, उसकी केवल एक लाइन बढ़कर सुनाना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): देखिए, अब आपका भाषण योजना मंत्रीजी सुन रहे हैं। यह और भी महत्वपूर्ण है।

श्री संघ प्रिय गौतम: इन्होंने योजना बनायी है, इसलिए रेल मंत्रीजी को भेज दियां है।

श्री ईश दत्त यादव: मान्यवर, माननीय योजना मंत्रीजी को ही देखकर मैं उन्हीं के लिए यह पढ़ रहा था। नागरिक उड्डयन विभाग को, मैं चाहता हूं कि नागरिक उड्डयन विभाग को भी अच्छी आर्थिक मदद

दी जाए ताकि उसका भी विकास हो, मान्यवर नागरिक उड्डयन विभाग का गत वर्ष का, जो मेरी जानकारी है, 433 करोड़ रुपए का एलोकेशन था। उसे इस साल एक हजार करोड़ रुपए कर दिया गया है। योजना मंत्रीजी देखें, रेल मंत्रीजी ने अपने बजट भाषण के पैराग्राफ 16 में कहा है कि—

> "The Planning Commission in the light of the dwindling budgetary support had suggested initially a plan size of Rs. 5,450 cr. Hon. Members may kindly recall that the size of the plan is Rs. 5,325 cr. in 1991-92.....
>
> I have fixed the plan size at Rs. 5,700 cr. with the approval of the Planning Commission....."

मान्यवर, मैं निवेदन कर रहा था कि इस पर सरकार को ध्यान देना चाहिए आप तो एक परसेंट, डेढ़ परसेंट भी रेल विभाग का एलोकेशन नहीं बढ़ा रहे है तो रेल मंत्रीजी कैसे इसकी तरक्की करेंगे?

मान्यवर, मैं भाषण लंबा नहीं करना चाहता। यह किराया जो बढ़ाया गया है और माल भाड़ा जो बढ़ाया गया है, मैं इसका विरोध करता हूं और विरोध इसलिए करता हूं कि बिना माल ढुलाई का पैसा बढ़ाए हुए, बिना यात्री कर बढ़ाए हुए सरकार के पास इतने संसाधन है कि सरकार रेलों में पर्याप्त सुधार कर सकती है। मान्यवर, मैं ज्यादा विस्तार में नहीं जाना चाहता, यदि रेल विभाग में व्याप्त भ्रष्टाचार को बंद कर दिया जाए, एशो-आराम बंद कर दिया जाए तो शायद रेल विभाग में पर्याप्त सुधार हो जाएगा।

मान्यवर, मेरे अभिन्न मित्र और हमारी पार्टी के नेता श्री महेन्द्र सिंह लाठर साहब ने दो-तीन दिन पहले इस सदन में विशेष उल्लेख के माध्यम से एक समस्या उठायी थी। यह बड़ा गंभीर मामला है और मेरे पास इसके लिए बहुत मैटर है, लेकिन ज्यादा समय मैं नहीं लूंगा। यह दैनिक जागरण में प्रकाशित हुई है 13-3-1992 को जिसमें कहा गया है कि स्वीडन से रेल इंजन मंगाने के लिए भेल हिटैची की निविदा रद्द की गयी। क्या कारण है इसका? मैं समझता हूं कि रेल मंत्रीजी के पास इसका कोई जवाब नहीं होगा।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): जवाब शायद होगा।

श्री ईश दत्त यादव: नहीं, कोई जवाब होगा। इसके लिए तीन-तीन बार कमेटियां बैठीं और सब कमेटियों ने यह निर्णय कर दिया कि भेल हिटैची से रेल इंजन खरीदे जाएंगे, लेकिन मान्यवर यह कितना बड़ा घोटाला प्रकाश में आया है कि कोई एक अधिकारी है इनके, जोकि रिटायर हो रहे थे, एक महीने के लिए रेल मंत्रीजी ने उनका एक्सटेंशन करा दिया। किस लिए एक्सटेंशन कराया? वह एक महीने का एक्सटेंशन इसलिए दिया गया कि इस देश के अंदर दूसरी बोफोर्स की घटना हो। मान्यवर, स्वीडन के लोग तो एक्सपर्ट है दलाली देने के मामले में।

300 P.M.

मान्यवर, मैं ज्यादा समय इस विषय पर नहीं लेना चाहता, केवल दो-तीन लाइनें पढ़कर सुनाना चाहता हूं:—

> स्वीडन की बोफोर्स कंपनी के साथ हुए बोफोर्स सौदे की गूंज अभी थम भी नहीं पाई थी कि एक अन्य स्वीडिश फर्म—एशिया ब्राउन बोवेरी—से विद्युत रेल इंजनों की खरीद के विवादित सौदे का मामला प्रकाश में आया है। साधारण नहीं, 550 करोड़ रुपए के इस सौदे की मंजूरी के लिए प्रधान मंत्री के पास पत्रावली भेज दी गई है। रेल मत्रालय ने जिस ढंग से इस सौदे को अंजाम दिया है, उससे स्वाभाविक रूप से उंगलियां उठने लगी हैं। गौर-तलब है कि तकनीकी आधार पर "भेल" को अक्षम माना गया है, जबकि बोर्ड के सदस्य (विद्युत) और स्वयं रेलवे बोर्ड ने 'भेल' को तकनीकी दक्षता का प्रमाण-पत्र पहले ही दे रखा था। देश में आंशिक उत्पादन कर 20 प्रतिशत विदेशी मुद्रा की बचत के कारण भेल हितैची की निविदाएं ए० बी० सी० से सस्ती थीं। एशियाई विकास बैंक ने इंजनों की खरीद के लिए भारत को 19 करोड़ अमरीकी डालर का कर्ज मंजूर किया। सौदे में विलम्ब के कारण भारत को चार हजार डालर प्रतिदिन की हानि भी उठानी पड़ रही है।

कितना रेल भाड़ा आप बढ़ाओगे? प्रतिदिन चार हजार डॉलर की हानि उठानी पड़ रही है और आप रेल का यात्री किराया बढ़ा रहे हैं, आप माल-भाड़े की ढुलाई बढ़ा रहे हैं। इतना ही नहीं, मान्यवर, इस देश के सारे प्रॉमिनेट पेपर्स में छपा है, मेरे पास यह "करंट" है, मैं, मान्यवर, इसको नहीं पढ़ूंगा, समय ज्यादा लगेगा। यह 29 फरवरी से 6 मार्च, 1992 तक का "करंट" है और इसने साफ-साफ लिखा है कि इस सौदे में एक अधिकारी को एक महीने की एक्सटेंशन देकर के स्वीडिश कंपनी से 30 करोड़ की दलाली का सौदा तय हुआ। फिर न्यूज़ छपी, मान्यवर, यह "बिजनेस शनिवार, 29 फरवरी, 1992 का मेरे हाथ में है, इसने भी छापा कि इसमे 20 करोड़ की दलाली का मामला है। मैं इसके विस्तार में नहीं जाना चाहता। "करंट" ने फिर छापा 7 से 13 मार्च के अपने अंक में इस बात को, लेकिन आपके माध्यम से, मान्यवर, मैं मांग करता हूं देश के प्रधान मंत्री जी से कि पत्रावली प्रधान मंत्री के कार्यालय

में आई है, जल्दी-जल्दी की जा रही है, हर स्टेज पर जल्दी की जा रही है, लेकिन इस सौदे को अंतिम रूप देने का काम जो मेरी जानकारी है, इस देश के प्रधान मंत्री को करना है। मैं आपके माध्यम से, मान्यवर, देश के प्रधान मंत्री जी से मांग करता हूं कि यह 30 करोड़ की दलाली का सौदा, जो रेल विभाग के जरिए किया गया है, मैं प्रशंसा करता हूं देश के प्रधान मंत्री की, उनकी योग्यता में, उनकी ईमानदारी में, इस देश को आगे बढ़ाने में उनकी निष्ठा में कोई कमी नहीं है, लेकिन व्यस्तता के कारण हो सकता है कि उनसे फाइल पर कहीं यैस न हो जाए, कहीं चिड़िया न बैठ जाए। इसलिए मैं मांग करता हूं कि यह सौदा, जो दलाली का हुआ है, इसकी ओर ध्यान दिया जाए।

मैं रेल मंत्री जी से मांग करूंगा कि वे यात्री किराए के बारे में विचार करें। आपने कह दिया कि मैंने बहुत बड़ी कृपा की और बोला अपनी स्पीच में कि 10 किलोमीटर तक यात्री टिकट में कोई बढ़ोत्तरी नहीं होगी। बहुत मेहरबानी की। लेकिन बढ़ा क्या दिया? साधारण श्रेणी में 50 पैसे से लेकर 25 रुपए तक बढ़ाया गया है। मान्यवर, साधारण श्रेणी में कौन चलता है? किसके ऊपर यह बोझा पड़ेगा? और प्रथम श्रेणी का 20 प्रतिशत इन्होंने बढ़ा दिया, इसका भार किसके ऊपर पड़ेगा? मैं चाहता हूं कि गंभीरता से सरकार और रेल मंत्री जी इस पर विचार करें और जो बढ़ाया हुआ किराया है, चाहे माल ढुलाई का किराया हो और चाहे यात्री टिकट का हो, इसको वापिस तो शायद नहीं लेंगे लेकिन कृपया इसको कम जरूर कर दें क्योंकि 8 महीने पहले ही इन्होंने इस तरह का किराया बढ़ाया था।

घोषणाओं के नाम पर ढिंढोरा पीटा गया प्राइवेट केटरिंग के बारे में। मैं उस पर बहस में नहीं जाना चाहता लेकिन प्राइवेट कटरिंग के बारे में एक निवेदन करना चाहता हूं कि इस देश में दो तरह की व्यवस्थाएं तो आज भी हैं। हम लोग तो ट्रेन में यात्रा करते हैं। मुझे तो 20-20 घंटे अपने घर जाने में लग जाते हैं और कभी 24 घंटे भी लगते हैं। ट्रेन ही एक जाने का साधन मेरे लिए है। तो ट्रेन में जब भी जाना मिलता है, बदबूदार खाना मिलता है और बासी खाना मिलता है और पानी अनहाइजेनिक मिलता है। मैं इसके विस्तार में नहीं जाना चाहता, इस सदन के प्रायः सभी माननीय सदस्यों ने इस ओर ध्यान दिया है। आप चाहे प्राइवेट केटरिंग को यह काम दीजिए और चाहे रेलवे विभाग को दीजिए, मेरा अनुरोध है कि भोजन में और पानी में आप सुधार लाइए, चाहे जिसको आप दे दीजिए। प्राइवेट केटरिंग की तो मैं निंदा करने वाला हूं क्योंकि इसमें कुछ लोगों को नाजायज़ पैसा कमाने का मौका मिलेगा, लेकिन अगर सरकार चाहती है तो उन्हीं को दे, मैं तो उसमें कुछ नहीं कर सकता, लेकिन इतना मेरा अनुरोध है कि खाने में और पानी में, इन सबमें सुधार किया जाए।

मान्यवर, माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में घोषणा की है कि वे 15 नयी ट्रेंस चला रहे हैं। देश ने इसका स्वागत किया। देश की एकता में, देश की अंखडता में और देश के विकास में मेरी आस्था है, मान्यवर, मैं देश के किसी हिस्से को अलग नहीं मानता। लेकिन रेल मंत्री जी की नीयत अच्छी नहीं है। पूरे देश के विकास की बातें होनी चाहिये। मान्यवर, रेल मंत्री जी की बजट स्पीच मेरे हाथ में है। इसके पेज-3 में 15 नयी ट्रेनों का जिक्र है, जिसमें से 11 ट्रेन दक्षिण भारत को जायेंगी। इस तरह दक्षिण भारत में 11 ट्रेन जायेंगी और पूरा उत्तर भारत, पूर्वी भारत, पश्चिमी भारत के लिये कुल मिलाकर 4 ट्रेन और दक्षिण भारत के लिये 11 ट्रेन एक चीज का मैं जरूर स्वागत करूंगा कि राजधानी...**(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ चन्द्रेश पी॰ ठाकुर): इसमें आप ऐसा क्यों कहें कि नीयत खराब है। कहिये कि और ट्रेन चला दें।

श्री ईश दत्त यादव: नहीं मान्यवर, जो इनके पास संसाधन हैं, यह अपनी मजबूरी जाहिर करते हैं। उसमें 11 ट्रेन दक्षिण भारत के लिये और 4 ट्रेन पूरे देश के लिये। यह कहां का न्याय है? और इतना ही नहीं मान्यवर, इन्होंने राजधानी एक्सप्रेस चलाने की घोषणा की, जिसका मैं स्वागत करता हूं। दक्षिण भारत के लिए राजधानी होनी चाहिये, क्योंकि और जगहों के लिये राजधानी चल रही है तो दक्षिण भारत के लिये भी होनी चाहिये।...**(व्यवधान)** अब मान्यवर, एक चीज और देखें। रेल लाईन के इलैक्ट्रिफिकेशन के बारे में पेज-13 पर घोषणा की है। क्या घोषणा करते हैं? 6 लाईनें हैं।

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN (Tamil Nadu): Why is he so hostile to Dakshin Bharat?

श्री ईश दत्त यादव: मैं दक्षिण का विरोधी नहीं हूं।

उपसभाध्यक्ष (प्रो॰ चन्द्रेश पी॰ ठाकुर) वह कह रहे हैं विरोधी नहीं हूं।

श्री ईश दत्त यादव: जयन्ती जी, मैं दक्षिण का विरोधी नहीं हूं, मैं देश के विकास की बात कर रहा था। लेकिन सब लोगों को अनुपातिक सुविधा मिलनी चाहिये। पृष्ठ-13 पर देखिये कि 6 लाईनों का इलेक्ट्रिफिकेशन होगा और सारी रेल लाईनें दक्षिण भारत की होगी। एक चीज और देख लें मान्यवर, मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा।

श्री संघ प्रिय गौतम: बड़ी मुश्किल से तो बने हैं

दक्षिण के रेल मंत्री, थोड़ा सा इनको भी कर लेने दीजिये।

श्री ईश दत्त यादव: मान्यवर, इन्होंने कहा है कि कुछ ब्रोड गेज लाईन करेंगे। मान्यवर, इस देश में थोड़े समय के लिये समाजवादी जनता पार्टी की सरकार थी। जब रेलवे विभाग का वोट ऑन एकाउंट हुआ तो उस समय के रेल मंत्री जनेश्वर मिश्र जी ने 7-8 छोटी रेल लाईनों को बड़ी लाईनों में बदलने के लिये घोषणा की थी। अब सब योजनाएं ड्रोप कर दी गयी। माननीय राम नरेश जी, विद्वान हैं, हमारे बड़े भाई हैं। यह मेरी राय से भी सहमत होंगे कि बड़ी रेल लाईन बनाने की जो पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार की योजनाएं थी, सारी की सारी ड्रोप कर दी गयी। रेल मंत्री जी अपनी स्पीच के पेज-11 पर कहते हैं कि:

> Broad Guage lines from Hubli to Ankola, Narkher to Amravati, Pedapalli to Nizamabad via. Karimnagar and Raichur to Gadwal are proposed to bring about speedy development of backward areas. The proposals are being sent to the Planning Commission.

मान्यवर, हम लोग जहां से आते हैं, माननीय राम नरेश जी सहमत होंगे और मेरा समर्थन करेंगे। वे मेरे बड़े भाई हैं, विद्वान हैं, मान्यवर। मऊ से शाहगंज की 99.97 किलोमीटर की रेल लाईन को उस सरकार के रेल मंत्री जनेश्वर मिश्र जी ने घोषणा कर दी थी कि इसको बड़ी रेल लाईन मे परिवर्तित किया जायेगा। लेकिन मान्यवर,... **(व्यवधान)**

श्री राम नरेश यादव (उत्तर प्रदेश) : मैं सहमत हूं, लेकिन एक बात जरूर है। यहां का रिकार्ड स्ट्रेट हो जाना चाहिये कि समाजवादी जनता दल की सरकार ने मऊ से शाहगंज अथवा शाहगंज से मऊ तक की लाईन की कोई घोषणा नहीं की थी, केवल उन्होंने यह कहा था कि जहां पर 10-12 प्रोजेक्ट थे उसमें यह लिख दिया था:

> The project is also under consideration.

श्री ईश दत्त यादव : मान्यवर, जिस रेल लाईन की मैं चर्चा कर रहा था वह 99.97 किलोमीटर की है। कोई नदी नहीं, कोई नाला नहीं, कोई पुल नहीं बनवाना है। इसकी घोषणा समाजवादी जनता पार्टी की सरकार के रेल मंत्री ने कर दी थी। मैंने इस सदन में इस मामले को उठाया था। रेल मंत्री जी की स्पीच को मैंने पढ़कर सुनाया कि दक्षिण भारत की मीटर गेज को ब्रोड गेज कर रहे हैं। मुझको रेल मंत्री जी 7 अक्तूबर, 1991 को एक पत्र लिख रहे हैं। पत्र लम्बा है, पढ़ूंगा नहीं। लिखते हैं कि —"प्रिय यादव जी, बहस के दौरान आपने मऊ-शाहगंज रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने की आवश्यकता के संबंध में मामला उठाया था। इसका 1980 में सर्वेक्षण कराया था। फिर 1990 तथा 1991 में भी सर्वेक्षण कराया गया था। लेकिन आप मुझसे सहमत होंगे कि शाहगंज-मऊ मीटर गेज लाइन को बड़ी रेल लाईन में बदलने के लिये संसाधनों की स्थिति में सुधार होने तक आपको प्रतीक्षा करनी चाहिये।"

हमको तो प्रतीक्षा करने को कह रहे हैं और दक्षिण भारत की सारी लाइनें धड़ाधड़ छोटी लाइनों से बड़ी लाइनें बनने जा रही हैं। यह कहां का न्याय है? मैं आपके माध्यम से सरकार की नीयत पर हमला करना चाहता हूं, पूछना चाहता हूं कि जिस चीज की घोषणा यहां हो गई, लोकसभा में घोषणा हो गई, उसकी ओर रेल मंत्री जी ने ध्यान क्यों नहीं दिया? मान्यवर, इस प्रकरण को मैं अब यहीं समाप्त करता हूं। आठ रेल लाइनें हैं उत्तर प्रदेश और बिहार की, जिन योजनाओं को ड्राप कर दिया गया है।

अब मैं जरा सा एक्सीडेंट्स के बारे में बताना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री जी तो हैं नहीं, योजना मंत्री जी मेरी बात उन तक पहुंचा देंगे। अभी हाल में दो घटनाएं रेल विभाग की लापरवाही के कारण हुई हैं जिन्हें मैं आपके माध्यम से योजना मंत्री तक पहुंचाना चाहता हूं, जो रेल मंत्री जी को इंगित करेंगे। मान्यवर, ओंडियार-जौनपुर एक रेल लाइन है और इस पर एक स्टेशन है केशवपुर। आज से तीन महीने पहले इस स्टेशन पर गेटमैन ने गेट को बंद नहीं किया, दिन का समय था, बस आई और उधर से ट्रेन आ गई और बस को घसीटते हुए लेकर चली गई। यह 3 महीने पहले की बात है। इसमें 15 आदमी मर गए और 30—32 आदमी बुरी तरह घायल हुए। कैसे घायल हुए? केवल गेटमैन ने गेट को बंद नहीं किया था। रेल आई और बस को खींचकर ले गई। माननीय मंत्री जी नोट कर लें — ओंडियार-जौनपुर रेल लाइन है और केशवपुर स्टेशन है। यहां पर रेल दुर्घटना हुई। आज तक रेल विभाग का कोई अधिकारी वहां जांच करने तक नहीं गया, सहायता देना तो दूर की बात रही।

अब मैं दूसरी घटना बतला रहा हूं। यह वाराणसी-गाजीपुर एन०ई० रेलवे की है। इस पर सिथौना हाल्ट है। वहां पर इस तरह की दुर्घटना हुई। एक लेडी जिसका नाम है फिरती देवी, पत्नी प्रभुनाथ यादव, वह 3.8.90 को कट गई, रेलवे गेटमैन की लापरवाही के कारण मर गई। मैंने दो पत्र लिखे रेलवे विभाग को, रेलवे विभाग के चेयरमैन को और रेल मंत्री जी को चिट्ठी लिखी। वे मदद और सहायता तो कहां से करेंगे, मेरे पत्र का आज तक इन लोगों ने कोई जवाब तक नहीं दिया। तो मैं चाहता हूं और सारे सदन की यह भावना है मान्यवर कि जो दुर्घटनाएं हो रही हैं, उनको रोकिए और जो दुर्घटनाएं हुई हैं, उनके लिए मुआवजा दीजिए।

मान्यवर, अब मैं एक और महत्वपूर्ण चीज कहना

चाहता हूं। रेल मंत्री जी तो यहां हैं नहीं, मैं योजना मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा। यह भी बहुत महत्वपूर्ण चीज है।

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (SHRI H.R. BHARDWAJ): May I advise my friend, whenever there is a rail accident like this, the proper course is to write to the Tribunal.....

SHRI ISH DUTT YADAV: But the Minister is the head of the Tribunal...

SHRI H.R. BHARDWAJ: No, no. There is a Railway Accident Tribunal....

SHRI ISH DUTT YADAV: Your suggestion is acceptable to me, but...

SHRI H.R. BHARDWAJ: As a friend I am inviting him to take my suggestion and write to the Railway Accident Tribunal so that the people who suffered in that particular accident can be helped.

SHRI ISH DUTT YADAV: Your suggestion is acceptable to me But the difficulty is.....

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): इनके सुझाव पर आप ध्यान दीजिए। उनकी एक दरख्वास्त भेज दीजिए।

श्री ईश दत्त यादव: मैंने ध्यान दे दिया। मान्यवर, मुगलसराय एशिया का सबसे बड़ा यार्ड होगा मेरी जानकारी में और आप भी जानते हैं। मान्यवर, यहां पर आर०डी०एस०ओ० टैस्ट ट्रैक बनाने के लिए 24.36 एकड़ जमीन, चार गांवों के किसानों की अक्वायर की गई और रेल विभाग ने बिना कंपसेशन दिए इस पर कब्जा करना चाहा सन 1988 में। उस समय वहां के लोगों ने, वहां के किसानों ने, इसमें वहां के प्रतिनिधि थे सत्यनारायण और श्री प्रमोद माथुर, इन लोगों ने उसका विरोध किया तो उन्हें पीटा गया और उनको महीनों अस्पताल में रहना पड़ा। उस समय इस देश के रेल मंत्री माधव राव सिंधिया जी थे। वे मौके पर गए।

रेलवे बोर्ड के चेयरमैन मौके पर गए और वहां पर फैसला हुआ कि जितने लोगों की जमीनें ऐग्रिकल्चरल लैंड, टैस्ट ट्रैक के लिए ली गई उनमें से हर एक परिवार के एक आदमी को नौकरी दी जाएगी। यह रेल मंत्री जी ने आश्वासन दिया। लेकिन 1988 से 1992 आ गया, एक भी आदमी को नौकरी नहीं दी गई। रेलवे बोर्ड ने उनके साथ विश्वासघात किया। मैंने बहुत पत्र लिखे। तब रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने 26 आदमियों की सूची बनाई। श्रीमन, जमीन ली गई सवा सौ लोगों की और सूची बनाई गई केवल 26 की। लेकिन उनको भी नौकरी नहीं दी गई। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि उनको तुरन्त मुआवजा दिया जाए और प्रभावित परिवार के हर व्यक्ति को कम से कम एक आदमी को नौकरी दी जाए।

मान्यवर, एक आखिरी चीज़ और कहना चाहता हूं। आर०पी०एफ० रेलवे विभाग का एक प्रमुख अंग है जो सुरक्षा का काम करता है। इसकी एक यूनियन है। सरकार के मंत्रिमंडल में श्री कुमार मंगलम जी मंत्री हैं। इनके घर पर आर०पी०एफ० की यूनियन के वर्तमान जनरल सेक्रेटरी एक सप्ताह से भूख हड़ताल पर बैठे हुए हैं। क्यों बैठे हुए हैं? कुमार मंगलम जी जब हम लोगों की सरकार थी तो यहां पर बैठते थे और उन्होंने आर०पी०एफ० यूनियन का सवाल उठाया था। रेलवे विभाग के लोगों ने 1972 में एक ऐसोशियेशन बनाई अपने अधिकारों की रक्षा के लिए। हर विभाग में ऐसा नियम होता है कि जिनके ऊपर सिक्युरिटी की जिम्मेदारी नहीं है उनके अलावा लोग अपनी यूनियन बना सकते हैं। 1984 में इनकी ऐसोसिएशन के अधिकार को समाप्त कर दिया गया। तत्कालीन रेल मंत्री जनेश्वर मिश्र जी ने लोक सभा में घोषणा की थी कि आर०पी०एफ० की यूनियन को मान्यता देकर उनकी यूनियन को रेस्टोर कर दिया जाएगा लेकिन सरकार के मंत्री के घर पर आर०पी०एफ० के सेक्रेटरी आमरण अनशन पर हैं धरने पर बैठे हुए हैं। उस समय भी यह घोषणा की गई कि धरना समाप्त कर देंगे तो इस ऐसोसियेशन को मान्यता दे देंगे। लेकिन आज तक मान्यता नहीं दी गई। इसलिए मैं मांग करता हूं कि आर०पी०एफ० की ऐसोसियेशन को मान्यता तुरन्त दी जानी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): आप बिहार की मांग भी कीजिए।....**(व्यवधान)**

श्री ईश दत्त यादव: मैंने श्रीमन, शुरू में ही कह दिया। मैं तो उत्तर प्रदेश, बिहार और पूरे देश की बात करता हूं। मैंने तो देश की बात कही है। मैंने दक्षिण की भी बात कही। दक्षिण में राजधानी चलाने का समर्थन किया है लेकिन यह कहा है कि सारी की सारी ट्रेन दक्षिण में ही मत चलवाइए। **(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): इसके लिए इनके आश्वासन मांगिए कि जयन्ती जी ट्रेन में चढ़ेंगी भी?...

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Sir, just one minute, if he yields. I want to put the record straight.

The total railway line length in the country is 62,366 kms. and, in the South, it is only 10,162 Kms. The total BG line in the country is 34,879 Kms.,...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): We are anyhow discussing it.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: No, Sir. I want to put the record straight because he mentioned it. Now, the total length of the BG lines in the country is 34,879 Kms. and, in South India, it is only 4,160 Kms.

Then, coming to electrification, the total length of the lines electrified, including his area, in the country is 10,540 Kms. while in the South it is only 1,831 Kms.!...*(Interruptions)*...And my friend says:

मिनिस्टर की नीयत साफ नहीं है अगर वह साउथ का है। अगर वह नार्थ का है तो क्या उसकी नीयत साफ है इन आंकड़ों के जरिये?

माननीय सदस्य: अभी तक उत्तर प्रदेश ही सारा देश था। **(व्यवधान)**

SHRI H. HANUMANTHAPPA: We are all Indians, whether of the west, east or south. Let us not inject that blood here.

श्री राम नरेश यादव: इस तरह की स्थिति नहीं आनी चाहिए सदन में। **(व्यवधान)**

SHRI H. HANUMANTHAPPA: He should not bring such mentality into the discussion.

श्री ईश दत्त यादव: मैंने जो बात कही है दक्षिण की रेलों के बारे में यह रेल बजट 1992-93 पार्ट-I 25 फरवरी, 1992, सी०के०जाफर शरीफ, मिनिस्टर आफ रेलवे, में जो दिया गया है उसी में से पढ़ा है। मैंने अपनी तरफ से कुछ नहीं कहा है। लेकिन हनुमनतप्पा जी यह कह रहे है...

श्री हेच० हनुमनतप्पा: मैंने आंकड़े बताये हैं।

श्री ईश दत्त यादव: मैंने भी रेल बजट स्पीच से बताया है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): अब आगे की बात कीजिए।

श्री ईश दत्त यादव: मैंने कहीं बाहर से नहीं पढ़ा है। आप तो एक कागज पर नोट करके लाये हैं उससे पढ़ रहे हैं। मै नहीं कहता आप गलत बात कह रहे हैं लेकिन मैं भी सही कह रहा हूं।

श्री हेच० हनुमनतप्पा: मैंने आंकड़े दिये हैं।

श्री ईश दत्त यादव: मैं अब उपसंहार ही कर रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): एक्सीडेंट भी कम हों यही कह रहे हैं न आप?

श्री ईश दत्त यादव: उसको तो मैंने कहा ही है।

श्री संघ प्रिय गौतम: एक्सीडेंट रोके कैसे जाएं यह बताइये।

श्री ईश दत्त यादव: मान्यवर, रेलों में सुधार के बारे में मेरा अनुरोध है। एक तो यह है कि पिछला बजट पास हुआ और यह बजट...

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): यह भी पास हो जायेगा ऐसा आश्वासन दीजिए।

श्री ईश दत्त यादव: इस बारे में तो मैं आश्वासन नहीं दूंगा क्योंकि हम विरोध करने वालों में से हैं। लेकिन 8 महीने के अन्तराल में रेल विभाग ने कुछ पैसे बढ़ा दिये। पैसे किस चीज के बढ़ा दिये—बैड रोल के 5 रुपये से दस रुपये कर दिये। अभी जुलाई-अगस्त में बजट पास हुआ और फिर यह रेल बजट आने वाला था। इसी बीच में बैड रोल के 5 रुपये से दस रुपये क्यों कर दिये, मेरी समझ में नहीं आया। बीच में बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है, अधिकार जरूर होगा। लेकिन मैं समझता हूं संसद की यह अवमानना है। संसद में बजट आने वाला है उसके पहले ही 5 रुपये से 10 रुपये कर देना न्यायसंगत नहीं है। इस के संबंध में मेरा दूसरा तर्क यह है कि एक नाइट आप ट्रेवल करें और दूसरी रात को भी सफर करें तो बैड रोल वही रहेगा, दूसरा नहीं आयेगा, बदला नहीं जायेगा। इसमें धुलाई की भी कास्ट रेल विभाग को नहीं पड़ती। गौतम जी कह रहे हैं कि बिछाना और उठाना नहीं पड़ता, एक ही बार की बात है तो क्यों यह बढ़ाया गया। न कोई लेबर चार्ज उसमें पड़ने वाला है। इस कारण इसको बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह इस को वापस ले लें क्योंकि इसके पीछे आपके ऊपर बुरा प्रभाव पड़ेगा। यह आमदनी हो रही है रेलवे की। अभी वित्त मंत्री जी ने फिक्स्ड डिपोजिट पर इन्कम टेक्स बढ़ाया। देश के सारे बैंक खाली हो गये।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): उस पर आप जनरल बजट पर बोलिये।

श्री ईश दत्त यादव: मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं। इस तरह तो कोई आपका बैडरोल लेना पसंद नहीं करेगा। वह 10 रु० अपने बेडिंग के कुली को ढोने के लिए दे देगा। आपके बैंक खाली हो गये हैं। उनमें कोई डिपोजिट नहीं है। लोग सब विदड्रा करके अपना पैसा ले

गये हैं। इसलिए आप रेल विभाग में सुधार करिये। बेडरौल जो अपने 10 रु० के कर दिये है उसको आप 5 रु० का कर दीजिये जैसे कि पहले था।

मैं एक उदाहरण और देना चाहता हूं। एक ट्रेन सरयू-जमुना ट्रेन है जिसका नम्बर 2449 और 2450 है और जो चण्डीगढ़ से मुजफ्फरपुर को चलती है जो आपके बिहार में है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): मुजफ्फरपुर तो हमारा शहर है। कितने घंटे में जाती है?

श्री ईश दत्त यादव: यह 24 घंटे में जाती है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): तो कहिये कि इसके पहुंचने में कम घंटे लगें।

श्री ईश दत्त यादव: इसमें कोई बेडरौल नहीं है। ए०सी० स्लीपर तो लगता है, लेकिन बेडरौल नहीं है। एक ट्रेन दूसरी चलती है गंगा-जमुना जो भिवानी से दानापुर को जाती है। पुरानी दिल्ली स्टेशन पर जाइये तो वहां पर एनाउन्स होता है कि आज इसमें ए०सी० स्लीपर नहीं चलेगा, कृपया अपना पैसा वापस लीजिये और प्रथम श्रेणी या द्वितीय श्रेणी में यात्रा कीजिये।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): मंत्री जी आप नोट कर रहे हैं?

श्री हंसराज भारद्वाज: जी हां।

श्री ईश दत्त यादव: एक तीसरी ट्रेन भी बिहार की है जो पटना से चलती है और अच्छी ट्रेन है जिसका नाम श्रमजीवी एक्सप्रैस है। यह ट्रेन पटना से नई दिल्ली पहंचने में 20 घंटे का समय लेती है। इसमें केटरिंग की कोई व्यवस्था नही है। न रेलवे विभाग की तरफ से और न ही प्राइवेट केटरिंग की व्यवस्था है। पानी की भी कोई व्यवस्था नहीं है। कोई आदमी पटना से नई दिल्ली के लिए चले और उसको ट्रेन में पानी भी न मिले और खाना भी न मिले तो यह उचित नहीं है।

श्री संघ प्रिय गौतम: बिहार से चलने वाली गाड़ी का नाम श्रमजीवी क्यों रखा गया है?

श्री हेच० हनुमनतप्पा: क्योंकि बिहार के नाम पर ही सारी प्रोबल्म्स चलती हैं।

श्री ईश दत्त यादव: मैं चाहता हूं कि इनमें तत्काल इसकी व्यवस्था कर दें। ट्रेन अचछी है, लेकिन उसमें सुविधायें नहीं हैं।

सुधारों के संबंध में एक चीज और कहना चाहता हूं। मैं नहीं जानता कि रेल विभाग की और रेल मंत्री जी की नीयत क्या है। फर्स्ट क्लास के डिब्बे बहुत खराब हैं और शायद हो सकता है कि फर्स्ट कलास के डिब्बे आप निकालना चाहते हों और उनके स्थान पर ए०सी० स्लीपर लगाना चाहते हों। अभी स्थिति यह है कि फर्स्ट कलास के जो डिब्बे हैं उनमें किसी की कुण्डी नहीं बंद होती है और किसी में टोयलेट नहीं होता है। इसमें जो बर्थ होती है उनमें खटमल होते हैं, उनमें बदबू आती है। केबिन से बदबू आती है। उनमें कोकरोचज होते हैं। मैं यह मांग करता हूं कि अगर आप चाहते हैं कि फर्स्ट कलास के डिब्बे रहें तो इनमें आप सुधार कीजिये। अगर आपकी नीयत इनको हटाने की है तो इनको तत्काल हटा करके इनमें ए० सी० स्लीपर लगाइये क्योंकि दोनों के किराये में कोई अन्तर नहीं है। कम से कम यात्रियों को लम्बी दूरी तय करने में कुछ आराम तो मिले।

जहां तक आरक्षण का सवाल है, आरक्षण की सुविधा दिल्ली, बनारस और कलकत्ता में है। लेकिन जो शहर बीच में आते हैं उनके लिए आपने क्या किया है? कई शहर ऐसे हैं जहां पर तेज रफ्तार से चलने वाली गाड़ियां चलती हैं, लेकिन वहां पर आरक्षण की कोई व्यवस्था नहीं है। ऐसी स्थिति मे जहां पर गाड़ियां रुकती या खुलती हैं उसका कोई लाभ नहीं मिलता है। इसलिए आरक्षण का कोटा बढ़ाया जाये। ऐसे बीसियों स्टेशन हैं जिनकी सूची मेरे पास है, लेकिन समय नहीं है अन्यथा मैं आपको सुनाता।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): लिखकर भेज दीजिये।

श्री ईश दत्त यादव: लिख कर भेज दूंगा। लेकिन मंत्री महोदय को बोगियों की संख्या बढ़ानी चाहिए और आरक्षण की सुविधा बढ़ानी चाहिए।

दूसरी चीज में यह कहना चाहता हूं कानपुर उत्तर प्रदेश का बहुत बड़ा शहर है और कलकत्ता को जाने वाली और दक्षिण को जाने वाली सारी ट्रेनें यहां से जाती है।

कानपुर सेंट्रल स्टेशन एक है। यहां अब मुख्य शहर नया कानपुर शहर बन गया है, यह इसके 10 किलोमीटर दूर पर पड़ जाता है। इसलिये गोबिन्दपुरी रेलवे स्टेशन पर भी गाड़ियां रुकनी चाहिये। यहां पर रेलगाड़ी नहीं रुकती है इसलिये मेरी मांग है कि गोबिंद पुरी स्टेशन पर भी रेल गाड़ियां रोकी जायें, जोकि कानपुर सेंट्रल स्टेशन से 8-10 किलोमीटर पहले पड़ता है ताकि इसके पास के यात्रियों को सुविधा हो सके। हमारे माननीय लाठर साहब ने जब भाषण दिया तो उनसे एक प्वाइंट छूट गया था कि शाने-पंजाब और शताब्दी इन दो ट्रेनों को करनाल में रोका जाय। करनाल एक बड़ा कस्बा है, एक औद्योगिक शहर है।..**(व्यवधान)**

मान्यवर, में ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि यह बजट निराशाजनक है, जन-विरोधी है, जनता का शोषण करने वाला है और महंगाई बढ़ाने वाला है। इसलिये मैं इस रेल बजट और सरकार की नीयत का अपनी पूरी ताकत के साथ विरोध करता हूं और आपके प्रति हार्दिक आभार प्रकट करता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Before I request the next speaker, I would like to say that I am sure Mr. Yadav did not want to suggest that he is imputing motives to the Minister. I think that is simply a way of speaking. I would also submit that the question of north or south or east or west should not be brought in.....

SHRI H.R. BHARDWAJ: ...because this is a Parliament for the whole country and every Member who participates in the debate speaks for the country. I think let us not take up south or north and all that. You can highlight your difficulties in other language, pointedly giving reference to the area which is affected and the demand of that area. I think that would highlight the issue more pointedly.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): I fully endorse your demand that trains originating from Bihar and which pass through Uttar Pradesh, must be run efficiently, properly and with speed. Perhaps there is a great demand that one train must reach from Patna via U.P. in the morning at Delhi. These are the kinds of things that should be taken up.

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, वर्ष 1992-93 का जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया गया है, मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ है। मैं इस बजट का समर्थन इसलिये कर रहा हूं क्योंकि यह बजट आशाजनक है, जन-हित में है, गरीबी को दूर करने वाला है और रेलवे को विकास प्रदान करने वाला है। मान्यवर, यह हमेशा होता आया है कि जब भी रेलवे बजट प्रस्तुत हुआ है, किराये और भाड़े में वृद्धि हुई है। लेकिन इस बजट की उल्लेखनीय बात यह है कि इसमें रेल मंत्री ने इस बात का ध्यान रखा है कि इसमें अनाज,चावल, नमक, शुगर, गुड़, फल, सब्जी, खाद्य तेल, मिट्टी का तेल, डीजल, दवाइयों के मूल्य में वृद्धि न हो, इसलिये इन्होंने इन चीजों के भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है जोकि गरीबों के लिये अति आवश्यक है। इसलिये यह बजट स्वागत योग्य है।

मान्यवर, भारतीय रेलें सिर्फ हमें एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने एवं हमारे सामान को ढोने का कार्य ही नहीं करती हैं बल्कि भारतीय रेलें इस देश की सांस्कृतिक परंपराये जो हैं, उनको भी बनाये रखती हैं, उनका आदान-प्रदान करती हैं और देश के सामाजिक, आर्थिक और राजनैतिक जीवन में सहयोग प्रदान करती हैं और देश की एकता और अखण्डता को बनाये रखने में हमेशा रेलों ने सहयोग प्रदान किया है। लेकिन मुझे दुख हुआ यह सुनकर जब हमारे माननीय सदस्य ईश दत्त यादव जी ने अपनी बात से यहां विवाद खड़ा करने की कोशिश की। मैं उनका बड़ा सम्मान करता हूं लेकिन मैं उनसे यह कहना चाहता हूं कि बेहतर होता अगर वे दक्षिण को ज्यादा सुविधा दी गयी है, ऐसा आरोप लगाने के बजाय अपने प्रदेश और दूसरे क्षेत्रों में रेलवे की मांग करते, जैसे कि मैं खुद अपने प्रदेश के लिये करने वाला हूं।

लेकिन वह अपनी आदत और अपनी पार्टी की नीतियों के सामने मजबूर है क्योंकि इन्होंने हमेशा देश को वर्गों, जतियों, धर्मों में बांटने की कोशिश कर के राजनीति करने का प्रयास किया है। शायद इसी भावना के वशीभूत हो कर फिर कुछ बोल गये हैं जो कि सर्वथा अनुचित है। इस तरह की बातों को प्रोत्साहन नहीं देना चाहिये। मान्यवर, भारत बहुत विशाल आबादी का देश है और उस विशाल आबादी का बहुत बड़ा भाग रेलवे के द्वारा, भारतीय रेल के द्वारा...**(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): अब यह नार्थ और साऊथ बैलेंस हो रहा है।

श्री राम नरेश यादव: यही तो एकता का सूत्र है।

[उपसभाध्यक्ष (श्रीमती जयन्ती नटराजन) पीठासीन हुई]

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: उपसभाध्यक्ष महोदया, भारतीय रेलों ने हमेशा देश के उन गरीब और बेसहारा लोगों को सहारा दिया है जिनके लिए यातायात के दूसरे साधन बहुत महंगे सिद्ध होते हैं। आज जब मैं इस बजट पर बोल रहा हूं तो यह बात कहना चाहता हूं कि हमें बड़ा फक्र है हमारी भारतीय रेलों पर और साथ ही हमें गौरव और गर्व है भारतीय रेल कर्मचारियों और अधिकारियों पर जो रात दिन मेहनत कर के भारतीय रेलों को चला रहे हैं। भारतीय रेलें हर हालत में काम करती हैं चाहे किसी प्रदेश में आतंकवाद हो या प्राकृतिक आपदाओं वाला क्षेत्र हो या मानवीय त्रुटि से कहीं कोई एक्सीडेंट हो गया हो। भारतीय रेल हर

जगह उसी प्रकार पहुंचती है जैसे कि सामान्य समय में जाती है। इसके लिए निश्चित रूप से वह लोग बधाई के पात्र हैं जो इस काम को अंजाम देते हैं। साथ ही मैं उन बहादुर सिपाहियों को बधाई देना चाहता हूं जो सुरक्षा के लिए तैनात हैं, जो अपनी जान को न्यौछावर कर के भारतीय रेलों में यात्रा करने वाले यात्रियों की जान-माल की सुरक्षा में हमेशा तैनात रहते हैं। चाहे पंजाब की घटना हो या कहीं और हो, हमेशा उन बहादुरों ने अपनी जान पर खेल कर यात्रियों की सुरक्षा करने का प्रयास किया है। भारतीय रेलों की सम्पत्ति को सुरक्षित रखने का प्रयास किया है। लेकिन महोदया, यहां इस बात का उल्लेख करना भी आवश्यक है कि इन्हीं कर्मचारी और अधिकारी भाइयों में कुछ लोग ऐसे भी हैं जो हमेशा गैरज़िम्मेदाराना व्यवहार करते हैं और उसके परिणाम स्वरूप रेलवे में अनियमितताएं बढ़ती हैं, रेल में यात्रा करने वाले यात्रियों को असुविधाएं होती हैं और सरकार के ऊपर भी उन्हीं के कारण छींटाक्शी करने की नौबत आती है। मैं मंत्री जी से गुज़ारिश करूंगा कि उन 80-90 प्रतिशत लोगों के सम्मान की खातिर जो रेलों को सही तरीके से चलाने के लिए जी-जान से प्रयासरत हैं, इन 10 प्रतिशत लोगों के ऊपर अंकुश लगाना भी आवश्यक है क्योंकि इन लोगों के कारण आम तौर पर शिकायतें प्राप्त होती हैं जिनकी पूर्ववक्ताओं ने भी चर्चा की है। आम तौर पर यह शिकायत आती है कि सफाई पर पूरा ध्यान नहीं दिया जाता है। यह बात सही है। हालांकि यहां पर यह बात भी सही है कि हम भारतीयों के अन्दर चाहे हम गांव से आते हों या शहर से, चाहे दक्षिण से हों या उत्तर से, चाहे पूर्व से हों या पश्चिम से हों, ऐसे उदाहरण हैं कि सफाई के प्रति जिस सेंस की आवश्यकता है या जो हमारी जिम्मेदारी सफाई के प्रति है उसकी कमी हम महसूस करते हैं। वह लाने की आवश्यकता है। लेकिन इसी के साथ उन लोगों की जो जिम्मेदारी है साफ रखने की उससे भी उनको मुक्त नहीं किया जा सकता है। यह आवश्यक है कि अधिकारीगण इस पर अंकुश लगायें। जिनकी जो ड्यूटी है जिस संबंध में ड्यूटी पर तैनात किये गये हैं वे अपने काम को सही तरीके से अंजाम दें।

खाने के संदर्भ में हमेशा शिकायत रहती है। मैंने देखा था कि जब राजीव जी की सरकार में श्री माधवराव सिंधिया जी रेल राज्य मंत्री थे तो उनके कार्यकाल में रेलवे की हर प्रकार की सुविधाओं में सुधार हुआ था। लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि जब हमारे सामने वाले भाइयों की सरकार आई तो उसी रफ्तार से उन सुविधाओं में गिरावट आई।

श्री संघ प्रिय गौतम: वह थोड़े ही दिन रही।

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: इसलिए हम उम्मीद करते हैं कि श्री जाफर शरीफ जी ने जो बीड़ा उठाया है, थोड़े दिन में जो ठीक करने का इन्होंने बीड़ा उठाया है उसमें ठीक करने में ये ज्यादा समय नहीं लगाएंगे।

श्री दिग्विजय सिंह (बिहार): क्या गड़बड़ हुई है।

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: आप हवाई जहाज से यात्रा करते होंगे। अगर गड़बड़ देखनी है तो मेरे साथ चलिए और रेल की यात्रा करिए तो आपको समझ में आयेगा. . .(**व्यवधान**)

श्री दिग्विजय सिंह: बताइये तो क्या गड़बड़ है. .(**व्यवधान**)

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: फिर तो बहुत अच्छी बात है कि आपको कोई गड़बड़ नजर नहीं आती है, मैं आपका शुक्रया अदा करता हूं.... (**व्यवधान**)

श्री दिग्विजय सिंह: नहीं नहीं.... (**व्यवधान**)

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: मैंने निवेदन किया कि हर प्रकार की जो सुविधा यात्रियों को प्रदान की जाती है उनके स्तर में गिरावट आई है। चाहे भोजन की बात हो, सफाई की बात हो या अन्य प्रकार की सुविधाओं की बात हो, हर प्रकार की सुविधाओं में गिरावट उस समय रेलवे की कार्यप्रणाली में आई थी। उनमें सुधार करने का प्रयास हमारी वर्तमान सरकार और रेल मंत्री श्री सी० के० जाफर शरीफ तथा रेल राज्य मंत्री श्री मल्लिकार्जुन जी ने .....(**व्यवधान**)

आप अगर कुछ बोलना चाहें तो बोलें। नहीं तो यह रनिंग कमेंट्री बंद रखें। मैं बैठ जाता हूं।

श्री दिग्विजय सिंह: मैं यह कहा रहा हूं कि ऐसा भाषण तो रेल मंत्री जी ने अपने बजट में भी नहीं किया जो आप कर रहे हैं।

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: आपने पता नहीं मेरी तारीफ की है या रेल मंत्री जी की। धन्यवाद आपका।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): You may please ignore interruptions and address the chair.

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: महोदया, मैं निवेदन कर रहा था कि यहां मेरा उद्देश्य जब मैं बजट पर भाषण कर रहा हूं तो न किसी का पक्ष लेना है न विपक्ष। मेरा उद्देश्य है रेलवे के मामले में आब्जेक्टिव रूप से अपनी बात को कहना और मैं उसको कहने का प्रयास कर रहा हूं।

महोदया, यह भी देखा गया है कि कुछ, चंद अधिकारी कर्मचारियों का जो व्यवहार है रेल यात्रियों के साथ वह भी कई बार आपत्तिजनक होता है। खासकर हमारे जो टिकट इंस्पेक्टर्स भाई होते हैं वे हर यात्री से इस प्रकार व्यवहार करते हैं कि जैसे हर यात्री बिना टिकट के यात्रा कर रहा हो। होना तो यह चाहिए कि पूरे सम्मान के साथ यात्रियों से उनकी टिकट के बारे में

पूछताछ की जाए जिसका उनको हक है, अधिकार है। लेकिन उसका अपना एक अंदाज होना चाहिए। अगर कोई बिना टिकट है तो उसके लिए कानूनी व्यवस्थाएं हैं सजा की, उनके तहत उनको सजा दिलाई जानी चाहिए। इसमें किसी को आपत्ति नहीं है लेकिन इस व्यवहार में जनरल सुधार की आवश्यकता है। जब हम रेलवे में यात्रा करते हैं और देखते हैं यात्रियों के साथ यह बात मन में आती है कि यहां इस बात का उल्लेख करना चाहिए।

महोदया, सुरक्षा के सदर्भ में भी यह है कि कई बार तो मानवीय त्रुटियों के कारण दुर्घटना होती हैं। एक खास बात का मैं यहां उल्लेख करना चाहता हूं। आज भी कई क्रासिंग्स ऐसे हैं, रेलवे क्रासिंग्स, रेलवे और रोड के क्रासिंग्स जहां पर बैरियर नहीं लगे हुये हैं। उनका अभाव है। अनजाने में ही, न चाहते हुए भी वहां दुर्घटनाएं हो जाती हैं जिनकी वजह से कई लोगों को मृत्यु का शिकार होना पड़ता है। मेरा मंत्री जी से यह पुरजोर आग्रह है कि इस दिशा में तत्काल कदम उठाकर जितने भी ऐसे क्रांसिग्स हैं चाहे वे नैरो गेज पर हों चाहे ब्राड गेज पर उनको तत्काल लगवाया जाए। महोदया, जो हमारे कोचेज हैं उनमें एक खास प्रकार की तकलीफ हमने देखी है।

मैंने पहले भी कई मीटिंग्ज में इसकी चर्चा की है और मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जो बाथरूम के डोर होते हैं या दूसरे डोर होते हैं, जिनमें छोटी-छोटी आईटम्स का उपयोग होता है, शायद जो हमारे कोच होते हैं, उनके निर्माण के समय जिस सामग्री का उपयोग हो रहा है, उस पर खास प्रकार से जितना ध्यान देना चाहिए, उतना नहीं दिया जा रहा है, जिसकी वजह से गलत सामान आता है और उससे कई बार छोटी-छोटी तकलीफें यात्रियों को होती हैं—चाहे तो वह सटकनी हो या दूसरी आईटम्स हो। तो यह छोटी बातें हैं, लेकिन इस पर हरेक का ध्यान जाता है।

इस पर खास त्वज्जह देने की जरूरत है और उसमें सुधार की जरूरत है। अच्छा सामान ही उसके प्रयोग में लाया जाना चाहिए, ऐसा मेरा निवेदन है।

ईश दत्त यादव जी ने बेडरोल की बात उठाई थी। वह चले गये, लेकिन जो खास बात थी, उसका उल्लेख वह नहीं कर पाये। मुद्दा यह है कि बेडरोल का पहले किराया पांच रुपये था, जिसे बढ़ा कर अब दस रुपये कर दिया गया है। दस रुपये करने में एतराज नहीं है। एतराज इस बात का है कि एक ही बेडरोल, जिसका उपयोग दो रात की या तीन रात की यात्रा हो, उसमें यात्री करता है, लेकिन एक रात के बाद उसी बेडरोल के लिए पुनः दस रुपये यात्री से वसूले जाते हैं, जिसकी आपत्ति हमको भी है।

श्री संघ प्रिय गौतम: यही बात उन्होंने भी कही है।

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: उन्होंने जो बात कही, आप रेकार्ड में चैक कर लीजिए, मैं बहुत ध्यान से सुन रहा था। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि इस बात का उल्लेख उन्होंने नहीं किया था कि दूसरी रात में जिस बेडरोल का जब उपयोग किया जा रहा है, तो उसके लिए पैसे नहीं लेने चाहिएं।... **(व्यवधान)**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): Mr. Thakur, you don't have to answer their questions. Please conclude now.

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: मुझे खुशी है कि इस बजट में इन सुविधाओं को प्रदान करने के लिए यह बजट बढ़ाया गया है, पहले 31 करोड़ था, अब इसमें 50 करोड़ की व्यवस्था की गई है। तो मुझे उम्मीद है कि इन सुविधाओं को प्रदान करने में इस बजट के माध्यम से मंत्री महोदय और रेलवे को सहयोग प्राप्त होगा।

साथ ही मैं निवेदन करूंगा कि जहां सब से ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है, जिनके लिए खास करके आपने बजट तैयार किया है, यह वह लोग हैं जो जनरल डिब्बों में चलते हैं और कई बार डिब्बों की छतों पर चलते हैं। इस बात पर हमको ध्यान देना है कि इसमें जो कमियां हैं, वह समाप्त हों। इनकी व्यवस्था हमको करनी होगी, क्योंकि भारत इसी में निवास करता है।

महोदय, अब मैं मध्य प्रदेश के सन्दर्भ में कुछ कहना..... **(व्यवधान)**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): Please conclude now. Make your concluding remarks.

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: मैं उस अंदाज में अपनी बात नहीं कहना चाहता हूं जिस अंदाज में हमारे भाई ने कही थी, लेकिन मेरा निवेदन है कि मध्य प्रदेश इस देश का क्षेत्रफल में सब से ज्यादा बड़ा राज्य है और जहां भारत देश मे रेलवे जो है, वह प्रत्येक सौ वर्ग मिलोमीटर जिसका अनुपात 1.9 किलोमीटर है, मध्य प्रदेश में वही अनुपात प्रत्येक सौ वर्ग किलोमीटर पर 1.3 किलोमीटर, बहुत कम है। उसमें बहुत ज्यादा सुधार की जरूरत है, क्योंकि यह बात सर्व-विदित है कि जब तक रेलवे का इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं होगा, मध्य प्रदेश का औद्योगिक विकास नहीं होगा और यह प्रदेश स्मृद्ध नहीं हो सकेगा। तो इसके लिए आवश्यक है कि मध्य प्रदेश को रेलवे की तरफ से नई रेल लाईनों की व्यवस्था की जाए जैसा कि मध्य प्रदेश की तरफ से पूर्व में निवेदन किया गया है, केन्द्र सरकार को, उसमें गुना-शिवपुरी, ग्वालियर, भिण्ड, इटावा लाईन के लिए थोड़ा सा प्रावधान इस बजट में किया गया है, लेकिन सम्पूर्ण लाईन को तैयार करने के लिए अभी इसमें प्रावधान नहीं हुआ है।

इस लाईन के साथ एक मांग वहां के क्षेत्रीय लोगों

के द्वारा हमेशा की जाती रही है, मालनपुर वहां औद्योगिक केन्द्र स्थापित हो रहा है—वहां से होकर इस लाईन को निकाला जाए। **(समय की घंटी)** अभी मैं पंद्रह मिनट और लूंगा, आप कृपा करें।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): Please conclude because there are other speakers also from the Congress, and we will have the reply of the hon. Minister.

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: अभी मैंने सिर्फ पांच मिनट लिये हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): No, no. You have taken fifteen minutes.

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: तो मैं पांच मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): Please conclude in one or two minutes.

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर: मैं शार्ट में मध्यप्रदेश के सदर्भ में कहूंगा, लेकिन मेरे लिए बहुत महत्वपूर्ण बात है, उसे मैं आपके आदेश के साथ रखना चाहता हूं।

दूसरी लाईन गोधरा-दाहोद-इन्दौर-देवास-मक्सी की है। इसके लिए भी इस वर्ष के बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। यह अत्यत खेद की बात है।

इसी प्रकार सतना-रीवा-बधवार-ब्यौहारी रेल लाईन जिसमें कि सिर्फ सतना-रीवा के बीच में थोड़ा बहुत प्रावधान किया गया है, लेकिन सतना-रीवा-ब्यौहारी तक बढ़ाने की जो मांग थी, उस पर ध्यान नहीं दिया गया है।

ऐसे ही दल्ली, राजहरा, राउघात, नारायणपुर, पोंडागांव, जगदलपुर इस रेल लाईन की लम्बाई 234 मिलोमीटर है। इस रेल लाईन का महत्व इसलिए ज्यादा हो जाता है कि यह पूरा क्षेत्र बस्तर का है और नक्सलवाद से यह क्षेत्र बुरे तरह प्रभावित है।

तो उससे मुक्ति दिलाने के लिए वहां इस रेल लाइन की अत्यन्त आवश्यकता है। वैसे भी इस पूरे क्षेत्र में प्राकृतिक संपदा का भण्डार भरा हुआ है। इसके दोहन के लिए रेलों की अत्यन्त आवश्यकता है। लेकिन दुख की बात है कि इस पर भी कोई ध्यान नहीं दिया गया और इस बजट में इसके लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया। जो नई लाइनें दी हैं उनमें मध्य प्रदेश तक सिर्फ एक लाईन गई है वह निजामुद्दीन-कोटा-इंदौर है। यह भी मध्य प्रदेश के साथ न्याय नहीं हुआ है दूसरी जो लाईन जिसकी मांग लगातार चली आ रही है ललितपुर-खजुराहो-सतना-रीवा-सिंगरौली इस पर भी कोई इस साल के बजट में प्रावधान नहीं किया गया है। जबकि इसलिए यह आवश्यक हो जाता है कि खजुराहो जो एक जगह एक स्टेशन जुड़ती है वह विश्व प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है, लेकिन इसको भी धयान में नहीं रखा गया है।

अंतिम रूप से, जिस भोपाल शहर से मैं आता हूं उसके मामले में बात करके ही मैं अपना भाषण समाप्त करूंगा, महोदया, आपकी इजाजत से, भोपाल में माधव राव सिंधिया जी के कार्यकाल में रेलवे कोच रिपेयरिंग फैक्टरी का निर्माण किया गया था। वहां पर बड़ी अनियमितताएं हैं। चूंकि मैं उस शहर से आता हूं और मेरा रोज़ का बड़ा वास्ता है यह बात मैं कह देना चाहता हूं और मेरा निवेदन है कि इसमें तत्काल ध्यान देकर इसकी जो गतिविधियां हैं उसमें सुधार किया जाए। इस फैक्टरी की स्थापना के समय भोपालवासियों को, जो कि गैस पीड़ित भोपालवासी हैं, उनसे वायदा किया गया था कि वहां की जहगों पर 50 प्रतिशत उनको रिजर्वेशन दिया जाएगा, लेकिन महोदया.....**(व्यवधान)** वहां जब एक हजार व्यक्ति अभी इस समय कार्यरत हैं तो उनमें से सिर्फ 70 लोग हैं जो कि गैस पीड़ित हैं जबकि वहां वायदे के अनुसार, उसमें प्रावधान के अनुसार 500 गैस पीड़ित लोगों को नौकरी मिलनी चाहिए थी, जो कि नहीं मिली है। यह बहुत दुख की बात है और इससे भोपालवासी बहुत पीड़ित हैं। मेरा निवेदन है कि इसको पूरा किया जाए। उस कारखाने के संदर्भ में और भी वहां कई शिकायतें आ रही हैं इसका जो टार्गेट रखा गया था कि चार डिब्बे रोज़ रिपेयर होंगे तो वहां मुश्किल से एक या दो डिब्बे ही रिपेयर होते हैं। बाकी जो सैक्युरिटी है वह किसी प्राइवेट कंपनी को दी गई है जिसकी वजह से वहां बहुत सारी धांधलियां हो रही हैं। अधिकारियों के द्वारा भी वहां के कर्मचारियों को बड़ा प्रताड़ित किया जा रहा है और जो मकानों के आवंटन का मामला है उसमें कई प्रकार की धांधलियां हुई हैं, इस प्रकार की जानकारी वहां के लोगों ने मुझे दी है।

महोदया, आपके माध्यम से मैं इस बजट का समर्थन करता हूं और माननीय रेल मंत्री महोदय से मांग करता हूं कि इन सारी समस्याओं पर जो खास करके भोपाल कोच रिपेयरिंग फैक्टरी से संबंधित है और मध्य प्रदेश से संबंधित जो मेरी मांगे हैं इन पर ध्यान देंगे और जिस प्रकार से उन्होंने यह प्रगतिशील रेल बजट प्रस्तुत किया है इसको मद्देनज़र रखते हुए आगे भी इस रेल के विकास को वह गति प्रदान करेंगे। इन्हीं भावनाओं के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री चतुरानन मिश्र (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस रेलवे बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। विरोध इसलिए कर रहा हूं कि इस बजट में, जब हमारा देश गंभीर आर्थिक संकट से गुजर रहा है लेकिन इस बजट में कोई झलक नहीं है कि नई दिशा में हम अपने देश को कैसे ले जायेंगे। यह जो पुरानी प्रथा है कि भाड़े को बढ़ा करके, बार-बार भाड़े को बढ़ा करके

बजट का सन्तुलन करना वहीं इसमें भी रखा गया है, इसलिए मैं इसका विरोध करता हूं। हमारे देश की तुलना दुनिया के छोटे-छोटे देशों से नहीं हो सकती है। यहां तक कि जापान से भी नहीं और कई छोटे-छोटे देशों से नहीं, इसलिए कि हमारा इतना बड़ा देश है तो इसमें ट्रांसपोर्ट का कास्ट जो भी सामान हम बनाते हैं उस पर बहुत ज्यादा पड़ता है। जैसे मैं आपको उदाहरण के लिए कहूं कि अगर एक कोने से दूसरे कोने में सीमेंट ले जाना पड़ता है तो 26 परसेंट से 40 परसेंट उसका जो मूल्य है वह ट्रांसपोर्ट में ही हमको दे देना पड़ता है। यह ऐसी परिस्थिति हो गई है कि सारी चीजों की कीमत बहुत ज्यादा बढ़ जाती है। अब कोयला को लें। कोयला है एक इलाके में और ले जाना हरेक कोने में पड़ेगा।

तो फिर कोयले का दाम चार गुना, पांच गुना बढ़ जाता है। मैंने सोचा था कि सरकार जब हमारा देश इतने गहरे आर्थिक संकट में है और दूसरे देशों से भी धमकी मिल रही है कि वह यू०एस० ट्रेड लॉ 301 में एक्शन लेंगे, उसमें एक्शन लेंगे और फिर वर्ल्ड बैंक और आई०एम०एफ० कहता है कि ये शर्तें मानिए, वह शर्तें मानिए, तो हमने यह सोचा था कि हमारी सरकार इस बात पर गहराई से विचार करेगी कि ट्रांसपोर्ट कॉस्ट हम कैसे घटाएं? मेरा ऐसा ख्याल है कि जब तक कोयला, ट्रांसपोर्ट और बिजली—इस तरह की चीजों की प्राइस को अगर हम नहीं घटाते हैं तो न तो हम वर्ल्ड मार्केट में कंपीट कर सकते हैं और न इस देश की गरीब जनता को ही सामान पहुंचा सकते हैं। आजकल यह पद्धति हो गयी है कि गांवों में अगर 5 आदमियों के घरों में बिजली लग जाती है तो सरकार आंकड़े छापती है कि इतने गांवों का विद्युतीकरण और लगता है कि सारे गांवों का विद्युतीकरण हो गया है। इस तरह हम अपने आप पर फ्राड कर रहे हैं जिसके कि कोई अच्छे नतीजे नहीं निकल सकते हैं। इसलिए मैं चाहता था कि सरकार बजाय भाड़ा बढ़ाने के, फ्रेट बढ़ाने के ऐसा करती कि रेलवे जो चीजें कंजूम करती है, चाहे वह कोयला हो, बिजली हो या डीजल हो, इन पर जो इंसीडेंस आफ टैक्सेसन है, उसको हम कहां तक घटा सकते हैं, यह कोशिश होती। बिल्कुल तो नहीं घटाया जा सकता है, लेकिन कहां तक हम घटा सकते हैं, यह घटाकर रेलवे को देते और कहते कि आप ट्रांसपोर्ट कास्ट को नहीं बढ़ाइए। योंकि अगर ट्रांसपोर्ट कास्ट बढ़ायी जाती है तो उसका कैस्केडिंग इफेक्ट दूसरे सामानों पर पड़ता है। मैं यह चाहता था, लेकिन सरकार विपरीत दिशा में जा रही है। अभी कोयले का दाम बढ़ाया गया, रेल का भाड़ा बढ़ाया गया, थोड़े दिनों बाद स्टील का बढ़ेगा और अगर इसी ढंग से बुनियादी चीजों के दाम बढ़ेंगे तो हम मूल्य वृद्धि कभी रोक नहीं सकेंगे। लेकिन इस बारे में बजट में कोई नयी दिशा नहीं है। इसलिए मैं इस बजट का विरोध करता हूं।

इसके साथ ही मैं चाहता था कि कांट्रैक्ट सिस्टम को घटाने का काम हो क्योंकि कांट्रैक्ट सिस्टम इतना ज्यादा रेलवे में इंट्रोड्यूस किया जा रहा है कि इस कारण भ्रष्टाचार काफी बढ़ गया है। पहले हमने सोचा था कि इसका कास्ट पर कोई असर पड़ेगा, लेकिन हमारे पास सूचनाएं हैं कि इससे भ्रष्टाचार बढ़ रहा है। कांट्रैक्टर लोग हमारे आफिसर्स के साथ मिलकर भ्रष्टाचार को बढ़ावा देते हैं। इसी तरह आर०पी०एफ० में भी भ्रष्टाचार बढ़ता ही जा रहा है। हमें लगता ही नहीं है कि हम इस बारे में कुछ कर सकेंगे। मान्यवर, रेलवे में एक जगह से दूसरी जगह सामान भेजना बहुत कठिन हो गया है। एक इंश्योरेंस कीजिए, फिर यह कीजिए, वह कीजिए जिससे की कास्ट बढ़ेगी। उसी को हम देखते हैं, दूसरी बात को नहीं देखते हैं।

इसके अलावा मैं कहना चाहूंगा कि हमारी जो लेबर कास्ट है, वह बहुत की कंपटीटिव है। दुनिया के बड़े उन्नत देशों में सबसे ज्यादा लेबर भारत में सस्ती है। इसको देखकर जो विदेश व्यापार पर कब्जा करने की कोशिश हमारी होनी चाहिए थी, वह नहीं हो रही है और अभी के युग में ऐसा नहीं करना हमारे लिए बड़ा ही घातक है। मैं उदाहरण देना चाहूंगा कि पेरंबुद कोच फैक्ट्री है, वहां जो कोच बनती थीं, वह हम थाइलैंड भेजते थे, हांगकांग भेजते थे, ताइवान भेजते थे। पहले वह हमारे कोच खरीदते थे, लेकिन सब मार्केट पर दूसरों ने कब्जा कर लिया। वह हम नहीं कर सके, अगरचे हमारी लेबर कास्ट बहुत कम है दूसरों के पुकाबले। हम आपको सुविधा भी देते हैं, तब भी आप नहीं कर पाते। दूसरे डवलप्ड देशों में और जो तेल वाले क्षेत्र हैं वहां रेलवे लाइस बिछायी जा रही है, हम वहां कंपीट कर सकते हैं। पहले हमने वहां कंपीट करना शुरू किया था, लेकिन बाद में हम नहीं कर पा रहे हैं। पता नहीं क्या बात है? हमारे पास बहुत ही हायली ट्रेंड टैक्नीसियंस हैं, आफिसर्स हैं, स्किल्ड लेबर है, लेकिन मुकाबले में उस काम को दूसरे देश ले लेते हैं। यह बहुत ही दुखद स्थिति है जिस पर कि रेलवे बजट में कोई भी विचार नहीं किया गया है। यही नहीं बनारस का डीजल इंजन बनाने का जो कारखाना है, मैं वहां गया था, वह अंडर कैपेसिटी काम कर रहा है, अगरचे हमारे पड़ोस का जो देश है पाकिस्तान, हमारा उनका झगड़ा तो अलग रहता है, लेकिन उनका भी कहना है कि भारत से इंजन खरीदना कहीं अच्छा है क्योंकि इनकी क्वालिटी भी अच्छी है और सस्ता भी है और इसलिए हम इसको पसंद करते हैं। ऐसा कई जगह का रिकार्ड है। तो सरकार उसे क्यों नहीं ठीक

करती है? इसी तरह से हम देखते हैं कि जो हाय पावर इंजन हैं, पहले तो हम चार ही मंगाये हैं कनाडा और दूसरे देशों से ताकि हम उन्हें देखकर दूसरे बना सकें। अब सालों-साल आप मंगाया करते हैं, यह कोई अच्छी बात नहीं है। हमको रिपोर्ट मिली है कि कुछ अफसरों को इसमें कमीशन मिलता है।

4.00 P.M.

तो कमीशन के चलते भारत बेचा जाए, यह अत्यंत दुखद स्थिति है, इस ओर हम सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहेंगे। एक और बात हम आपसे बताना चाहेंगे। मेरा संबंध कोयला खादानों से बहुत ज्यादा है। आज से तीन दिन पहले मैं सी०सी०एल० के कठारा क्षेत्र में गया था। वह सब कह रहे थे कि हमारे पास रेलवे वैगन नहीं सप्लाई कर रही है। पिट हैड्स पर मिलियन टन्स कोल पड़ा हुआ है और वह बरसों पड़ा रहता है और उसकी कास्ट हमें बीयर करनी पड़ती है, इन्टरेस्ट बीयर करना पड़ता है, फिर उसकी भी कास्ट बढ़ जाती है। तो यह हाई कास्ट इकानमी जनरेट कर रही है रेलवे क्योंकि उनको सफिशियेंट वैगन्स नहीं दिए जाते हैं। बहुत दिनों से सुना जा रहा है कि वैगन इसलिए हम ज्यादा सप्लाई नहीं कर रहे हैं क्योंकि यह बाटलनैक है, वह बॉटलनैक है, ऐसा है, तो आखिर कहीं तो इसका निराकरण होना चाहिए। आखिर हम लोग 30-40 बरस से एक ही बात बोलते जा रहे हैं और कुछ समझ में नहीं आ रहा है कि देशवासी कब तक हम पर विश्वास करेंगे, कम से कम नौजवान तबका ऐसे हम पर विश्वास नहीं करेगा। खुद रेलवे का रोना-धोना है। कोई आन्दोलन होता है, लोगों का गुस्सा किसी पर है, लेकिन रेलवे पर हमला हो जाता है। इसलिए कि हमारी सरकार लोगों की मनोभावना को समझ नहीं पा रहीं हैं कि लोग आजीज आकर किस पर अटैक करेंगे, कोई नहीं जानता। रेलवे की प्रापर्टीज़ को स्ट्राइक वगैरह में बहुत घाटा हो रहा है।...**(व्यवधान)**...

श्री हेच० हनुमनतप्पा: बहुत सारी स्ट्राइक आप भी कराते हैं।

श्री चतुरानन मिश्र: हम भी कराते हैं, आप भी कराते हैं। कर्नाटक वाले तो नहीं भूलेंगे कि वह नहीं कराते हैं और तमिलनाडु वाले भी नहीं करेंगे कि हम नहीं कराते है। अब तो आप स्वयं पीछे नहीं है, कुछ दिन पहले पीछे थे। हमने टोटल, तमाम लोगों के लिए कहा है, अगर हम भी करवाते हैं तो हम भी उसको सुनने के लिए तैयार हैं। हम यह नहीं कह रहे हैं कि हम उससे अलग पड़े हुए हैं। लेकिन अब आप अपना शेयर कम मत समझिए, आपने काफी नाम कमाया है इसमें हाल में, उसको भी देखिए आप।

[उपसभाध्यक्ष (श्री भास्कर अन्नाजी मासोदकर) पीठासीन हुए]

तीसरी बात मैं आपसे कहना चाहूंगा कि रेलवे की अगर वैगन के बारे में स्थिति अच्छी हो जाए तो उससे कोयले का भी कास्ट कम हो सकता है और इन्डस्ट्रीज में भी बहुत जगह जो बंद वगैरह हो रहा है, वह नहीं हो सकता है।

एक और बात सबसे पहले मैं कहना चाहूंगा कि यह बात हो रही है कि फर्स्ट क्लास में यह हुआ और ए०सी० में बैड रोल्स का चार्जिज़ बढ़ाया गया वगैरह, यह हमारे मित्र कह रहे हैं। हम लोग तो उसमें चलते हैं तो बहुत तकलीफ मालूम होती है, लेकिन अगर आप और हमारे एम०पी० लोग दुख न मानें तो अपने आधे दिनों की यात्रा, 50 प्रतिशत यात्रा अन्य लोगों की तरह अगर सैकिण्ड क्लास में ही रहती तो हम लोग अच्छा रेलवे बजट पेश कर सकते थे और मिनिस्टर साहब भी स्पेशल ट्रेन से नहीं चलते बंगलौर से, कम से कम कुछ नहीं तो तीन महीने में एक बार भी अगर वह सैकिण्ड क्लास में जाते तो हम लोग समझ पाते कि इस देश के लोग कैसे चलते हैं, क्या करते हैं। यह बात मैं इसलिए कह रहा हूं कि सैकिण्ड क्लास में उनको न तो पीने के लिए पानी मिलता है, दूर-दूर तक यात्रा में कुछ नहीं मिलता है और इतना गन्दा रहता है कि वहां रहना कठिन है। यहां कम से कम दिल्ली में इतना तो है कि हम लोग जब गाड़ी में बैठते हैं तो एक आदमी आता है पूछने के लिए कि सब कुछ इसमें ठीक-ठाक है, आप इसमें दस्तखत कर दीजिए, लेकिन हमारा बिहार तो ईस्टर्न रेलवे में पड़ता है और वहां पूछेगा कौन? आपके माथे पर बैठ जाता है पैसेंजर और वह इसलिए होता है कि बिहार में एक स्पेशल क्लास चलती है। एक क्लास को तो आप जानते हैं सैकिंड क्लास, दूसरा ए०सी० स्लीपर और ए०सी० फर्स्ट क्लास, लेकिन बिहार में छत पर चलने का एक अलग क्लास है।...**(व्यवधान)**...

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार): अपर क्लास।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Upper-most class.

SHRI S.K.T. RAMACHANDRAN (Tamil Nadu): After getting ticket or without ticket?

SHRI CHATURANAN MISHRA: It can be both, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Chaturananji, why are you yielding?

SHRI CHATURANAN MISHRA: He is a respected Member. So I must yield

to him.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): You must complete now.

SHRI CHATURANAN MISHRA: Clocks go on like this. That is the job of clocks. I cannot lose friendship for that.

तो हम आपसे यह कहना चाहते थे, आप ही बताइये कि जिनको बराबर छत पर चढ़कर के आना पड़ता है, कई बार हमने यहां रिक्वेस्ट किया। जब हमारे जार्ज साहब मिनिस्टर थे तब भी, कि जार्ज साहब, अब उस क्लास का नाम हम बिहार के अखबारों में देंगे—जार्ज क्लास। अब तो जाफर शरीफ साहब आये हैं, कम से कम इतना काम करके जायें। हमारे रेलवे बोर्ड के लोग भी बैठे हुए होंगे। वे दे दें कि जाफर शरीफ साहब क्लास में जो चढ़ेगा उसको यह-यह सुविधाएं प्राप्त होंगी। कम से कम इतना तो कर दीजिये, नाम रह जायेगा सदा के लिये।

श्री हेच हनुमनतप्पा: जार्ज क्लास में कौन-कौन सुविधा है?

श्री चतुरानन मिश्र: उसमें बहुत सुविधा हैं। आप तो सब जानते ही हैं सब बातें, हम आपको क्या कहें। वैसे हमारी जाफर शरीफ साहब से काफी दोस्ती है, उस लिहाज से नहीं कह रहे हैं। लेकिन किसी के नाम पर उस क्लास का नाम रहना चाहिये, ताकि भारत के इतिहास में रहे।...**(व्यवधान)** बिहार ही का स्पेशल नहीं है, आपके यहां भी डब्लू०टी० से चलकर और हम लोग जब अलीगढ़ तक जाते हैं तो किसी क्लास में कोई बैठने नहीं देता है। हम तो आपका नाम इसलिये नहीं कह रहे हैं कि आप लोग प्रोवोक हो जाइयेगा कि दूसरे सूबे पर अटैक करते हैं और अपने बारे में नहीं बोलते हैं। वैसे हम जानते हैं बाकी लोगों का हालचाल कुछ-कुछ।

श्री संघ प्रिय गौतम: मिश्र जी, वैशाली एक्सप्रेस में यह ए०सी० बोगी गोरखपुर तक ही क्यों लगती है और बिहार में क्यों कट जाती है?

श्री चतुरानन मिश्र: क्योंकि बिहार वाले ए०के० 47 उठाते ही नहीं, उनका तो यही हाल रहेगा। वह अगर ए०के० 47 उठालें तो देश का सारा मामला ही ठीक हो जाये। जो भी सरकार रहती है वह उनको ही प्रोवोक कर रही है।

Bihar is still much more patriotic.

बिहार की बात की गयी है, इसलिये हमको दो मिनट और समय दे दीजिये, उपसभाध्यक्ष महोदय। आप जानते हैं कि बौद्ध, गया, नालन्दा, राजगिर, पारसनाथ यह सब ऐसी जगह हैं जिसमें इंटरनेशनल बुद्धिष्ठ लोग टूर करने के लिये आते हैं। इससे देश को फौरेन एक्सचेंज काफी मिल सकती है और मिलती भी है। लेकिन वहां रेलवे की कोई ऐसी सुविधा नहीं है। पटना से गया 100 किलोमीटर तक चार या पांच घंटा लगेगा। एक लाईन कब से पड़ी हुई है। सरकार कहती है कि विदेशी मुद्रा नहीं है और विदेशी मुद्रा आज भी मिल सकती है, लेकिन उसकी आप घनघोर उपेक्षा करते हैं। उसी तरह से उत्तर भारत में भी ऐसी बात है—दरभंगा और जयनगर तक बड़ी रेल लाईन ले जाने का मामला है। वहां से नेपाल का आउटलेट है, हमारा उसका संबंध काफी अच्छा है। लेकिन रेल मंत्री जी कितनी बार आश्वासन दे चुके हैं और कुछ तो दुनियां से चले गये हैं, लेकिन कई रेल लाईन वैसी की वैसी पड़ी हुई है। बड़ी रेल लाईन में उसको परिवर्तित नहीं किया गया है।

श्री रफीक आलम (बिहार): और मांगने वाले भी थक गये हैं?

श्री चतुरानन मिश्र: हां, मांगने वाले भी थक गये। जब आप सरकारी पक्ष में थक गये तो हमतो पहले से ही थके हुए हैं, क्या करें?

पूरे बिहार के अंदर रेलवे का एक भी हैड क्वार्टर्स नहीं है। आप ही बताइये कि अगर बिहार शांत स्वभाव का नही रहता क्योंकि ए०के० 47 वह दूसरे के अप्रोस्ट में उठा लेगा, लेकिन सरकार के खिलाफ नहीं उठा रहा है और इसी का नतीजा है कि रेलवे का कोई हैड क्वार्टर्स वहां नहीं है। बिहार में जो पहले से वर्कशौप था, समस्तीपुर का वर्कशौप हटाया जा रहा है। जमालपुर का वर्कशौप था, उसको डे-बाई-डे डिग्रेड किया जा रहा है। यह रेलवे वाले इस तरह के काम को करते हैं। जो छतौनी का पुल बनना था, जिससे यू०पी० और बिहार का संबंध है, उसका कब उद्घाटन होता है और कितनी बार उद्घाटन होता है? हर चुनाव के वक्त में उसका उद्घाटन हो जाता है। इसका समापन तो होता ही नहीं है और उद्घाटन ही होता रहता है।

बिहार में अभी जो नये डिस्ट्रिक्ट बने हैं, 9 डिस्ट्रिक्ट्स और दो डिविजनल हैडक्वार्टर्स में कोई रेल लाईन नहीं है। हजारी बाग में कोई रेल नहीं है और औरंगाबाद...**(व्यवधान)** कितनी बार यहां बोले होंगे, यहां बोलने का कोई ठिकाना ही नहीं है। 9 जिला मुख्यालय और दो डिविजनल हैडक्वार्टर्स में कहीं रेलवे लाईन नहीं है। कहीं 40 किलोमीटर और कहीं 50 किलोमीटर दूर है। लोगों को ऐसे ही करके जाना पड़ता है। लेकिन आप इसकी उपेक्षा ही करते चले जा रहे हैं। ट्रेन की जो कमी है, इस बात को आप छोड़ दीजिये। मैं इस ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता था कि अगर आप ऐसा नहीं करते हैं तो दूसरे लोगों को मजबूर कर रहे हैं कि बगावत करें। हम इसलिये दुख प्रगट करते हैं कि बिहार में अगर ऐसा हो जाये जैसा पंजाब में होता है

या दूसरी जगह, तो आप इस देश को चला नहीं सकेंगे हम आपको कह रहे हैं, तो यह समझ लीजिये। इसलिये नयी नीति का अवलम्बन कीजिये, क्योंकि देश को तो छोटा नहीं कर सकेंगे। उपसभाध्यक्ष महोदय, हमको कोई उदाहरण देगा कोरिया का।

कोई देता है हांगकांग का कोई देता है ताईवान का। यह देश तो ऐसा ही रहेगा। इसलिए कोई ऐसा इंतजाम कीजिए जिसमें कॉस्ट इनकी कम पड़े। हम यह नहीं कह रहे हैं कि सब कॉस्ट नाजाइज हैं लेकिन इनकी कॉस्ट कम पड़े और इसके लिए हमने कई बार सुझाव दिया कि इंसिडेंस ऑफ टैक्सेशन जो है, जो चीज ये कंज्यूम करते हैं— इलेक्ट्रिसिटी, डीजल, कोल, इन पर इंसिडेंस ऑफ टैक्सेशन कम किया जाए और इधर फ्रेट को घटाया जाए और पैसेंजर्स को ज्यादा सुविधा दी जाए, यही कहने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। धन्यवाद।

SARDAR JAGJIT SINGH AURORA (Punjab): Mr. Vice-Chairman, Sir, I have only a few points to make about the Railway Budget. In fact, these are mostly recommendations. I had approached the hon. Railway Minister earlier for a through train from Tatanagar to Amritsar. It was promised that they would do something about it. The train now provided is very slow and, therefore, it does not serve the purpose as there are a large number of people who travel from Tatanagar to Amritsar or Punjab. The second point, and again it is a previous one, is about improving the Amritsar Railway Station because there is a large amount of traffic due to a large number of people visiting the Golden Temple and the facilities available at present are not sufficient. The third point, I am only reminding about it, is the need for a direct railway link to Govindwal Industrial Estate. As you know, Govindwal Industrial Estate is in the process of being set up. Many promises have been made. Various units are coming up there, including a unit of BHEL, but the progress is very slow. I do realise that the present law and order condition is not conducive. From a long-term point of view, I think, unless there are more opportunities for the young people to get jobs they are more likely to go for picking up a rifle. My recommendation is—it happens in various other countries and I don't know why it cannot happen here also—that why there cannot be a tie-up for carriage of goods, even passengers, between the Railways and the road transport. The other day, I was listening to a lecture and it showed that if on long distance the goods are taken by the Railways they spend far less petroleum products than the road transport does. So, road transport is much better for short carriage but for long carriage, By spending additional diesel you are really wasting very valuable foreign exchange. There is a need for a tie-up and to make some arrangements so that all long carries should be done by the Railways. On the other hand, for short carries it is much better to use road transport. But because of lack of tie-up, or management inefficiency, if I may use the word, we are wasting a lot of foreign exchange on diesel.

The next point is pilferage and theft. There is no doubt that there are certain areas where the people spend more money on transport by road because on Railways most of the times the goods are damaged or lost and this is particularly so in respect of Assam. Bulk of the tea comes by road which is more expensive than the Railways. It would be really better from the point of view of the Railways and from the point of saving costs if these are transported through the Railways. It is uncertain whether the things will reach their destination because they will be pilfered on the way. It is causing a lot of loss and, therefore, they are spending much more money by transporting them by road and we are spending much more on petroleum products.

My next point is about management. That is about the tenure of the Chairman and the senior Members of the Railway Board. I think, we are falling into the bad habit of protecting seniority rather then looking after efficiency. If you make a Chairman for six months or for a limited period, he really contributes nothing towards the development of the Railways and same is the case with the Members of the Railways Board. I suggest that a Chairman should be appointed for a minimum of three years and the Members of the Railway Board for a minimum period of two years. If somebody does not get a chance, even though he is senior, it is bad luck for him

and that should be accepted. Any tenure less than that to an individual will not enable him to give of his best and do justice to the job that is given to him.

My last point is about the November 1984 killings of Sikhs on the train. I have been trying to get details of this case. I am still getting letters from Punjab about the people who were killed and whether they will be given compensation and who is going to give compensation. I had taken up this matter in 1986-87 also. But I have never been able to get figures. I was told that the figures are with the Railways. The second thing is the question of compensation. There is always a tussle between the States and the Railways; whether the Railways should give compensation or the States should give compensation. I had talked to the Home Minister. He said, "Instructions have been given to the State Governments to give compensation." But they will not give compensation till they know that the person actually died and that information is not available with them. If this has happened on a train and any damage is done on a train, it is their responsibility. Why don't they do that?

I will be grateful if this matter is sorted out by the Railways, if necessary in consultation with the Home Ministry. Please do something about it because the cases are quite a few. It is causing a lot of heart-burn because such a long time has elapsed and no proper compensation has been given.

SHRI SARADA MOHANTY (Orissa): At the outset, I would like to say that the Railway Minister has taken a step-motherly attitude towards some of the eastern and southern States, especially Orissa which is an economically poor and backward State but rich in mineral and coal resources. No new plans or projects or schemes have been earmarked for the State of Orissa. Several projects and schemes for the State of Orissa are already pending with the Railways. It is surprising to note that the backward tribal District of Phulbani in Orissa has not seen a train although it is four decades since we achieved independence. The previous Government had a proposal to link Khurda road with Bolangir which passes through Phulbani District. But I am surprised to note that this did not find a place in the current budget. Only a few railway lines which were long overdue are going to materialise. No new train is being introduced to run through the State of Orissa. Puri which is famous for the 'Lord Jagannath' temple, and which is one of the most important pilgrimage centres in India has not yet been linked with Southern India, that is, Madras, Bangalore, Mysore, etc. The State Government had made several requests to the Railway Minister to put a superfast train from Puri to Madras or Bangalore. The South-Eastern Railway is the biggest freight hauler in the entire country and its major field work is in the State of Orissa. But I am sorry to say that mineral-rich areas of the State have not been covered by rail lines. Shortly the State is going to have a second steel plant in Daitary but this place has not been linked with the mining areas of the State. The State Government had requested several times for expending the rail network in Orissa and connecting with rail lines places like Daitary, Banspani and Talcher-Gopalpur port and others. But all these requests have fallen on deaf ears. The proposal mooted for the development of Paradeep port for export of huge quantities of iron ore has not been properly looked into by the Railway Minister and it does not find a place in the current budget. The Railway Minister has proposed to increase the fares and freights in order to reduce the deficit but he has ignored the comfort and the problems that are being faced by the passengers and the common man. The compartments are not provided with lights and water. The toilets and the compartments are not cleaned. The inter-links connecting the compartments are full of debris. Thieves mostly enter the compartments by tearing the canvas covering over the inter-links. These links should be covered by tin or zinc plates in order to safeguard the luggage of the passengers. I would like to quote the Railway Minister as it appeared in the press. "The public need better service and faster service and I am sure, they are willing to pay for it." The public is paying higher rates but the Railway Minister should ensure their safety and

comfort. There are a few major towns and cities in Orissa which are on the main railway track of S.E. Railway but which have not found a place in the proposed new stations to have a computer system for ticket booking. The Railway Minister should not overlook the demands of the people of Orissa for new railway tracks, trains and the computerised passenger reservation system. It is found that passengers who have booked their return tickets sufficiently in advance and their berth numbers have been allotted, find that their names are not mentioned on the reservation chart at the New Delhi station and they have to face considerable amount of harassment. This happened a few days back. A doctor who came to Delhi along with his wife with a return journey reservation already done from Cuttack and the berth numbers also allotted, but at the New Delhi station found that their names were not mentioned in the list and they were harassed unnecessarily on this account. I request the Railway Minister to see that these things do not happen in future in any train. The First-class AC, Second-class AC and the First-class compartments are not provided with reading lamps for reading during night. The Super-fast Express and Mail trains have been provided with a pantry-car but food is not being prepared in this car. It is supplied from stations enroute. The food that is supplied is not worth consuming. The Ministry proposes to privatise the supply of food in trains. This will worsen the situation and there will be nobody responsible for bad food that is supplied. The budget also proposes to increase freights on every commodity except the essential commodities. Iron is used by the labourers, farmers and the big industries. If the freight on iron and steel is increased, their prices will also increase and thus the common man would get affected. So is the case with the rubber products. If the freight charges on transportation of iron, steel and rubber increase, their prices will also increase automatically, and likewise there will be increase in the price of other goods also and they will ultimately affect the common man. Now, if one looks at the General Budget for 1992-93 presented by the Finance Minister, it transpries that due to increase in indirect taxes the prices of most of the essential commodities would also increase. If transportation cost is added to this, the price rise would be so high that the common man will not be able to afford it. We often see old coaches, unused wheels and wagons rotting and lying by the side of the railway track. The Minister can auction these to small-scale industries and it could be a major source of revenue. The Railway Minister should also see to the comfort of the passengers who are the major source of revenue. If the railways want to improve their performance and profitability, they should deal strictly with ticketless travellers and the mafia which is thriving on wagon breaking and scrap grabbing. Railways are incurring huge losses because of these things. With these few words I oppose the Railway Budget.

SHRI NYODEK YONGGAM (Arunachal Pradesh): I rise to welcome the Railway Budget for the year 1992-93 which carries much significance in the history of the Indian Railways. It is rendering yeoman's service to the people of India in which lakhs of people are getting employment.

Some of the measures imposed by the Railway Ministry have been discussed widely in this House particularly raising of fares in different classes to earn revenue of Rs. 1366 crores. It had to be done so keeping in view the prevailing economic situation of the country. The regulation of freight charges is also commendable. Exemption of freight rates on 15 essential commodities is another landmark in the Budget for which the hon. Railway Minister deserves congratulation. Privatisation of catering services is really a good step. I hope that it will provide ample opportunities to unemployed educated youths of the country to take part in the catering services.

The hon. Railway Minister has pro posed to introduce 15 new lines to Southern Railways and another few lines are also going to be extended to North-East Frontier Railway. While welcoming the Railway Budget, I would like to highlight a few points in regard to North-East

Frontier Railway, which region I come from. Sir, North-East Frontier Railway line is one of the oldest railway lines in the country. In the Budget, there is no mention about setting up of new railway lines in the North-Eastern region except a casual mention about extension of old lines to a few places. There is no mention of BG line extension from Guwahati to Dibrugarh in spite of persistent demand made by the people of the North-Eastern States. North-Eastern region which is economically and industrially backward needs proper attention of the Central Government. Timber, coal, tea and oil are produced in this region. Therefore, more railway lines, more wagons and more infrastructure are needed there.

Under North-East Frontier Railway, Rangapara, Lakhimpur, Silapathar and Murkongselek routes are in a deplorable condition. Railway stations, platforms, latrines and drinking water systems are in horrible conditions. No proper electricity is provided there. Trains move like bullock carts. The passengers travelling on this line never buy tickets because railway staff and policemen are involved in corruption. Therefore, there is a heavy loss of revenue in Rangapara-Murkongselek route. I request the hon. Minister to take steps to improve the conditions.

I am also sorry to say that there is no proposal in the Budget to set up new railway lines in Arunachal Pradesh. Why is it so? I urge upon the hon. Railway Minister to look into the matter in the larger interests of the people of that backward area. With these few words, I conclude my speech.

श्री शंकर दयाल सिंह: उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका अनुग्रहीत हूं जो आपने मुझे बोलने का मौका दिया। जो रेलवे बजट हमारे सामने आया है, इसके बारे में सभी सदस्यों ने जो कहा है, मैं उसको दोहराना नहीं चाहता हूं। लेकिन एक बात जरूर कहना चाहता हूं कि इसमें क्षेत्रीयता की गंध आती है। क्षेत्रीयता की गंध मैं इसलिये कहा रहा हूं कि प्रायः देखा जा रहा है पिछले 30—40 सालों से कि जिस क्षेत्र का रेल मंत्री होता है, उधर ही रेलवे की सुविधा बढ़ जाती है। लेकिन एक बार...

श्री चतुरानन मिश्र: बिहार को छोड़कर।

श्री शंकर दयाल सिंह: ललित बाबू और बाबू जगजीवन राम के जमाने में हुआ था...**(व्यवधान)**... मैं इसमें नहीं जा रहा हूं। ...**(व्यवधान)**... हमारा यह कहना है कि इस बार रेलवे बजट में जब कि हम लोग पांच गाड़ियां बराबर मांग रहे थे, दो राजधानी, एक हैदराबाद-सिकन्दराबाद के लिये और एक बंगलौर के लिये, शताब्दी कहां है, वह ग्वालियर और भोपाल तक है, दूसरी शताब्दी ट्रेन जो चलती है वह चंडीगढ़ तक और कानपुर-लखनऊ तक है। हमारा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि जब वह बड़ी फास्ट गाड़ियों के बारे में घोषणा करें तो पूरे देश को उसे अपने सामने रखना चाहिये, पूरे देश का नक्शा उसके सामने हो। बिहार, उड़ीसा, बंगाल, असम और पूरा पूर्वोत्तर क्षेत्र को नेग्लेक्ट किया गया है, ऐसा नहीं होना चाहिये।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे जो देश का सबसे बड़ा पब्लिक सेक्टर है, उसकी हालत बहुत दिनों से बहुत बुरी इस मायने में होती जा रही है कि उसका एडमिनिस्ट्रेशन मेरी समझ में पूरे कारगर ढंग से नहीं चल पा रहा है। एक तो बहुत ज्यादा लोग वहां पर हैं और उसका काम बेसम्भाल तरीके से हो रहा है और इसलिये बराबर हम किराया बढ़ाकर और माल ढुलाई का शुल्क बढ़ाकर उसको लाभ पहुंचाना चाहते हैं। हमारा जो नुकसान हो रहा है उसका यह कारण है। यह कोई अच्छी पद्धति नहीं है। महोदय, मैं कुछ प्वांइट सरकार के सामने बिना किसी भूमिका के सुझाव के रूप में रखना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष जी, पहली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि फर्स्ट क्लास और एयर कंडीशंड फर्स्ट क्लास और सेकंड क्लास में जो संख्या रेलवे पैसेंजर्स की है, उनमें पास होल्डर्स की, मुफ्त में चलने वालों की संख्या ज्यादा है। इस पर आपको अंकुश लगाना चाहिये और इसके लिये कोई प्रतिशत तय लेना चाहिये। मैंने पहली बार 5 कहा था, इस बार 15 कहता हूं। केवल इनमें 15 प्रतिशत पास होल्डर्स चलें लेकिन 85 प्रतिशत टिकट वालों को इनमें जगह मिलनी चाहिये। नहीं तो रेलवे बराबर घाटे में चलेगा।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि कंप्यूटर रिजर्वेशन का फैलाव और बढ़ना चाहिये। एक तो आपने नया शुल्क लगा दिया, कंप्यूटर रिजर्वेशन चार्जेज 20 रुपया कर दिया, यह बिल्कुल गलत है और कंप्यूटर का फैलाव जितना है वह पर्याप्त नहीं है। इसलिये इसका फैलाव अधिक होना चाहिये।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि खान-पान शुल्क को आपने बढ़ा दिया है, लेकिन उसका स्तर नीचे गिर गया है। चाय 2 रुपये से 3 रुपये कर दी है और काफी 3 रुपये से 3.50 या 4 रुपये कर दी है। खाना 9 रुपये से 12-14 रुपये कर दिया है। लेकिन उसका स्तर पहले से गिर गया है। आपको इसमें सुधार लाना चाहिये।

नेक्स्ट प्वाइंट मेरा यह है कि समय पर गाड़ियां नहीं चल रही हैं। दिल्ली स्टेशन पर या किसी भी दूसरी जगह पर जाकर देख लीजिये, न तो गाड़ियां समय पर पहुंचती हैं और न ही समय पर चलती हैं। हम लोग इसके भुक्तभोगी हैं। मगध, श्रमजीवी और डीलेक्स ये तीन-चार गाड़ियां जो पटना होकर जाती हैं, मैं रोज इनका चार्ट देखता हूं और उनको देखकर मुझे निराश होना पड़ता है। आज भी मैं जब आपके सामने बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं वहां से जो गाड़ियां आ रही हैं वह 4 से 9-9 घंटे लेट आई हैं चाहे तिनसुखिया मेल हो, श्रमजीवी हो और मगध एक्सप्रेस हो। इसका क्या कारण है? दो चार रोज़ तो चल सकता है लेकिन बराबर कैसे चल सकता है।

नेक्स्ट प्वाइंट, मैंने पहले भी कहा है कि जो बुक स्टालों पर मेगज़ींस और पुस्तकें रखी रहती हैं, बहुत घटिया किस्म की हुआ करती हैं। उन पर चेक होना चाहिये। केवल मनोरंजन और केवल चीप टाइप के रोमांस और सेक्स की चीज़ें ही बिकती हैं। उससे आदमी का मानस गिरता है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि पहले जिस तरह से चेकिंग की पद्धति थी, उसी तरह से आज भी चेकिंग होनी चाहिये। यह खुशी की बात है कि कई स्टेशनों पर सर्वोदय बुकस्टाल्ज़ हैं, गीता प्रेस के बुकस्टाल्ज़ हैं और भी अच्छी चीज़ें हैं, इनको और भी जगह मिलनी चाहिये।

नेक्स्ट प्वाइंट, मैं कहना चाहता हूं कि कुछ अपने यहां के **(व्यवधान)**

श्री चतुरानन मिश्र: आप चाहते हैं सब आदमी सन्यास ले लें **(व्यवधान)**

श्री शंकर दयाल सिंह: सब आदमी जो आप की उम्र के हैं वह सेक्स और मनोरंजन **(व्यवधान)** हमारा कहना है कि सब जगह रशियन लिटरेचर रखवा दीजिये लेकिन रशियन लिटरेचर में भी अच्छी सामग्री पढ़ने के लिए होनी चाहिये। नेक्स्ट प्वाइंट मैं यह कहना चहता हूं कि गया-पटना लाइन जिसको डबल करने के संबंध में बहुत दिनों से मांग चली आ रही है, इसका डबलीकरण होना चाहिये। नेक्स्ट, मैं यह कहना चाहता हूं कि रांची से दिल्ली के लिए कोई फास्ट ट्रेन नहीं है या रांची से दूसरी जगहों के लिए भी कोई फास्ट ट्रेन नहीं है। इसकी मांग दूसरे लोगों ने भी की है, मिश्रा जी ने भी की है, मैं भी उनको सपोर्ट करता हूं।

अगली बात मैं कहना चाहता हूं कि पंडित कमलापति त्रिपाठी, ललित नारायण मिश्र या और जितने भी रेल मंत्री आए उन सब ने हिन्दी सलाहकार समिति का गठन किया, हिन्दी में कार्य हुआ। अब कई वर्षों से मैं यह देख रहा हूं कि राजभाषा की रेल विभाग में बहुत उपेक्षा हो रही है। राजभाषा अधिनियम की धारा 3(3) का उल्लंघन हो रहा है, धारा 10(4) का उल्लंघन हो रहा है और धारा 8(4) का भी उल्लंघन हो रहा है। यह संविधान के विपरीत बातें हैं। ऐसा नहीं होना चाहिये।

अगली बात मैं कहना चाहता हूं कि अभी कुछ शहरों में तो यात्री निवास हैं। मैं यह चाहता हूं कि कम से कम सभी प्रान्तों की राजधानियों में यात्री निवास होने चाहियें। कम से कम रेट्स का इनमें प्रावधान रखना चाहिये। यह भी ध्यान रखना चाहिये कि इन यात्री निवासों में छोटे लोग भी ठहर सकें।

अगली बात यह है कि मुगलसराय और धनबाद के बीच में जितने भी स्टेशन हैं न तो रात में वहां लाइट का प्रबन्ध है और न विश्रामगार का प्रबन्ध है, न महिलाओं के शौचालय का प्रबन्ध है। मैं चाहूंगा इस ओर सरकार को जरूर ध्यान देना चाहिये। कई जगह सरकार ने आदर्श स्टेशन बनाए हैं। गया और मुगलसराय के बीच के देवहाल्ट एक जगह है जो सूर्य का बहुत बड़ा स्थल है, बहुत विशाल सूर्य देवता का मन्दिर है **(व्यवधान)** केला मन्दिर है बिहार में, मैं इसलिए कहना चाहता हूं कि देवहाल्ट को स्टेशन का रूप दे कर एक आदर्श स्टेशन बनाया जाए। सरकार इस बात की अवश्य घोषणा करे।

अंत में, मैं एक बात यह कहना चाहता हूं मंत्री महोदय से कि बहुत बार ऐसा हुआ है कि हम लोगों ने भाषण दिया और हमारे पास मंत्री महोदय का पत्र भी आ गया है कि आपकी बात मान ली गई है। यह बहुत छोटा सा उदाहरण है श्रमजीवी जैसी गाड़ी के संबंध में यह चिट्ठी आ गई कि जहां से गाडी चलती है वहां से इसमें केटरिंग की व्यवस्था हो गई है लेकिन ऐसी कोई व्यवस्था है ही नहीं। उपसभाध्यक्ष महोदय, संकोचवश आप घंटी नहीं बजा रहे हैं इसलिए मैं ही बंद कर रहा हूं यह कहते हुए कि रेलवे में अतिशय सुधार की आवश्यकता है। जिन प्वाइंट्स की ओर मैंने ध्यान दिलाया है, जाफर शरीफ साहब और मल्लिकार्जुन साहब बहुत मुस्कराते हुए आए हैं, लगता है कि लोक सभा में इनकी इज्जत बच गई है इसलिए कुछ खुश हैं। मैं चाहता हूं जब आप लोक सभा से राज्य सभा में आए हैं तो जो बुनियादी बातें माननीय सदस्यों ने सुझाव के रूप में रखी हैं आप उनको स्वीकार करेंगे और निश्चित रूप से एक दो घोषणाएं करेंगे जिनमें यहां से पटना के लिए राजधानी या शताब्दी चलाने की भी घोषणा करेंगे। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI A.G. KULKARNI (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, I have got three or four points to make, and not any speech to make.

I draw the attention of the hon. Minister to the persistent demand from the people living in the sector from Poona to Kolhapur and Aurangabad.

They have desired that this chunk should be joined to the Central Railway. I have also requested Mr. Jaffer Sharief many times. Sir, I myself and Bapu Kaldate had a very bad experience. If you go from Miraj to Pune, everybody speaks Canares. If you come from Aurangabad side to Sholapur or Pune, they speak Telugu or Tamil language. So this should be examined.

Second, I myself reconciled to the running of Mahalaxmi, Since there is no platform on VT station in the morning time, the passengers get down at Dadar only. And that is quite all right. I agree with the arrangement, Mr. Vice-Chairman, that while leaving Bombay the train should leave from. V.T. Station. The Minister himself told his Deputy to see if this can be done. I am only requesting him. If you have to go to Dadar in the evening at 8.40, you have to start two hours earlier, because the roads are very busy and people are moving out to go home. It is a horrible experience. And this is a small matter. At that time I don't think there is any paucity of platforms in the night when the train leaves at the scheduled time at 8.40 from V.T. So it always stops at Dadar. No problem for commuters.

Third point. I draw the attention of the Minister to Bogie No. 5355 of first class. This is the bogie number since its inception when Mr. Madhavrao Scindia started this train. Sir, you will be surprised to know that you close the door, the door gets open from down, and it moves like that. When the ladies are sleeping inside, how this can be done? For Heaven's sake, provide us good bogies, because we are not orphans and we are not children of step-mothers. So, for heaven's sake, I hope, Mr. Jaffer Sharief will take that away.

SHRI S.S. AHLUWALIA (Bihar): Children are children, whether of step-mother or own mother.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Let him complete.

SHRI A.G. KULKARNI: So, Sir, I hope, Mr. Jaffer Sharief will take into cognizance my feelings. They are the representative feelings of Dr. Kaldate and myself whose stay is in the South Central Railway zone, where, unfortunately, communication is not proper. Thank you, Sir.

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी (उत्तर प्रदेश): शुक्रिया वाईस चेयरमैन साहब। मैं सिर्फ दो बातें सामने रख कर अपनी बात खत्म कर दूंगा।

रेलवे का बुनियादी काम है मुसाफिरों को सहूलत के साथ सफर करवाना और उनको रेलवे के अंदर परेशानियों से आजादी दिलाना। मगर पीने का पानी, अच्छा खाना और लेट्रीन वगैरह की सफाई और सुथराई के सिलसिले में रेलवे तकरीबन हर महाज़ पर नाकाम रही है।

रेलवे मे कोचेज़ ज्यादा से ज्यादा बढ़ाई जायें, ताकि मुसाफिरों को सफर करने में कम अज़ कम सीट पर बैठने की सहूलत मिल सके। किराया तो बढ़ा दिया जाता है। मगर उनको बैठने के लिए सीट तक मुहैया नहीं करवाई जाती।

रात में सैकंड-क्लास का हाल बहुत ही बुरा होता है। न लाईट होती है, न पानी होता है और न मुसाफिरों के लिए बैठने की कोई जगह होती है।

इसी के साथ मैं एक बात कहना चाहूंगा और उसी पर अपनी बात खत्म भी करूंगा कि शाहगंज से मऊ तक वाया आजमगढ़ सिर्फ सौ किलोमीटर है और उस इलाके में बड़ी लाईन की डिमांड बहुत ज्यादा दिनों से चलती आ रही है। अब वक्त आ गया है कि मंत्री महोदय उस पर संजीदगी के साथ गौर फरमायें। अगर यह सौ किलोमीटर बड़ी लाईन से जोड़ दी जाती है शाहगंज से मऊ तक वाया आजमगढ़, तो मऊ को बनारस से भी बड़ी लाईन से जोड़ा गया है मऊ को गोरखपुर से भी बड़ी लाईन से जोड़ा गया है, मऊ को बिहार से भी बड़ी लाईन से जोड़ा गया है।

अगर शाहगंज को मऊ तक वाया आजमगढ़ बड़ी लाईन से जोड़ देते हैं। तो कलकत्ता से भी यह जुड़ जाएगा, लखनऊ और दिल्ली से भी जुड़ जाएगा और तब आजमगढ़ और मऊ में बुनकरों की एक बहुत बड़ी तादाद उन रास्ते से देश के उद्योग का बहुत बड़ा भंडार पैदा किये हुए हैं। इस तरह से उनके माल के आयात और निर्यात के लिए, उस इलाके के लोगों के लिए बेशुमार सुविधा भी हो जाएगी और रेलवे का इसमें फायदा भी होगा।

थैंक यू।

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Mr. Vice-Chairman, Sir, while commenting on the Railway Budget, I would like to start by quoting from the hon. Railway Minister's own speech.

Sir, the Railway Minister has claimed that "the role of Indian Railways in the

socio-economic and political life of the nation as a unifying force is no mean achievement." Sir, while endorsing his view, I would further like to quote him. He has said, "we are living in momentous times and the winds of change are blowing all over the world. In the changed circumstances, people are in search of a new identity. There is a genuine craving for peace and prosperity despite a few jarring notes of discordance and terrorism."

Sir, with these introductory remarks borrowed from the very Railway Minister's Budget Speech, I would like to first analyse what the Railway Minister has placed before us in the Budget.

Sir, the punctuality of the trains which was 80.6 per cent in 1990-91 rose to 86.9 per cent. Operating ratio, of course, has come down to 87 per cent from 91 per cent which has risen to 92 per cent when the Janata Dal was is power. He has said that the surplus is also Rs. 435 crores, Rs. 200 crores more than the budgeted figure. While claiming his achievements, the Railway Minister has come out with an ambitious plan of gauge conversion of 600 kilometres. Sir, here the whole burden lies. In the whole of the 7th Plan, the conversion was only 327 kms. and the allocation was Rs. 270 crores. It will be interesting to know that since Independence, the total conversion has been to the extent of only 3300 Kms. Hon. Minister has an ambitious plan for the 8th Plan for conversion of 6000 Kms. and in the first year it is about 1200 Kms for which an allocation of Rs. 550 crores has been made.

What do the budgetary figures say? He has been able to pay dividend and also the arrears to the extent of Rs. 696 crores, that is, Rs. 416 crores which was left over by Prof. Dandavate and Rs. 280 crores loan that was borrowed, and thus he is paying Rs. 696 crores extra to the Central exchequer, thereby reducing the budget deficit. Railways are taking up the burden of Rs. 700 crores in the General Budget. Shri Manmohan Singh's Budget has a deficit of Rs. 5679 crores; Railways' contribution towards the Central exchequer is Rs. 700 crores. Even the budgetary support to the Railways from the Central exchequer has come down from 48 per cent in 1985-86 to 16 per cent in 1992-93. Even in the last year's Budget, it was Rs. 1694 crores in 1991-92, it has been reduced to Rs. 1200 crores in 1992-93, besides Rs. 700 crores paid extra to the General Budget, reducing the budgetary deficit by Rs. 400 crores. So far, Sir, the Planning Minister was taking notes. Even the planning commission has also reduced the plan outlay for the year by Rs. 300 crores, and added to this is the absorption of Rs. 250 crores. Thus, an amount of Rs. 1600 crores, that is, Rs. 500 crores plus Rs. 700 crores plus Rs. 400 crores, is the deficit after paying dividend to the Central exchequer. *(Time bell rings).* I have not even started, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): You have started as far as I am concerned. There is a time schedule.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I will not go into the budget; I have only to answer one or two points raised by the oppiosition. Unfortunately, hon. Members from the other side while speaking said something, including even the latest speaker, which showed क्षेत्रीय गंध इस बजट में है and our friend, Shri Ish Dutt Yadav said that all the trains are going to the South. I also intervened that time and said that this was not in good taste. Now Mishraji wants to have a certificate and he supported Shri Shankar Dayal Singh when he said 'except Bihar', and he said that when Ministers where from Bihar, these things have happened. I want to put some figures on record. We have about 62,000 odd Kms. of railways and share of the South is only 10106 Kms., out of which Karnataka's share is only 3064 Kms. when five Cabinet Ministers came from Karnataka. Total BG line is 34879 Kms. share of South is only 4160 Kms. and Karnataka has only 656 Kms. Electrification is 10540 Kms. share of South is 1831 Kms. and Karnataka's share is 21 Kms. During the last five years, total of 3639 Kms. of electrtification was done by Railways. The share of Karnataka is only 21 kms. Why do I highlight this? This is because, right from the day the Railway Budget was presented in the Lok Sabha, I have been hearing here and everywhere that this is a South-oriented Budget. I have

been hearing that the Prime Minister comes from the South, the Railway Minister comes from the South and, therefore, this Budget is South-oriented. I want to prove by figures what is the actual position.

Even Shri Shankar Dayal Singh went on record. Shri Chaturanan Mishra and others have also said. They said that the neglected areas have to be taken care of in order to have overall development of the country. Delhi is not India. U.P. is not India. North India alone is not India. There is South India. There is Western India. There is Eastern India. All these put together is India. Therefore, the development of India includes every nook and corner of the country. Our North-Eastern friends have been urging, time and again, particularly, after expansion of the TV network, for more attention to their area. They are feeling, particularly, after seeing, through the TV network, the development taking place, that they have been neglected and they feel alienated. The point is, if there is any feeling anywhere that they are being neglected, it is the duty of the Government sitting at the Centre to take case of those things. The weak chain should get the nourishing food. That is why I am pointing out where there is weakness.

I am only attacking the tendency. Simply because Mr. Jaffar Sharief comes from Karnataka, simply because Mr. Mallikarjun comes from Andhra Pradesh, we need not brand the Budget as South-oriented. I have pointed out. Even though there were five Cabinet Ministers belonging to Karnataka having been in charge of Railways earlier, this is the progress, as far as Karnataka is concerned. The progress is very meagre. The progress is meagre when compared to the whole country. Therefore, I say that the neglected areas have to be taken care of.

Shri Ish Dutt Yadav said that out of the fifteen trains to be introduced, eleven will be going to the South. Is not South part of India? How many trains you have from Bihar? How many trains you have from Bhopal? How many trains you have from Calcutta? How many trains you have from Bombay? At the same time, what is the number of trains you are having from Madras? It is just two. Karnataka had to wait for 40 years since Independence, for one Karnataka Express. If another train is introduced, why should my friends from the North browbeat the Railway Minister that he is favouring the South? Is not Karnataka in India? If there is any discrimination anywhere, it is the responsibility of the Minister, whether he is from the South or from the North, to look into it. What is the actual position? The nerve centre is in U.P. The nerve centre is in Delhi. There is the Northern Railway. The North-Eastern Railway, the Western Railway, the Central Railway, are well-developed. What is the position in the case of South? There is the Southern Railway. It is concentrated in Tamil Nadu and Kerala. Again, there is neglect of Karnataka.

Shri Shankar Dayal Singh said that there was no railway headqarters for Bihar. Similar is the case of Karnataka. There is no railway headquarters. We have been demanding for this time and again. Mr, Jaffar Sharief, as a Member of Parliament, had demanded on the floor of the Lok Sabha that there should be a South-West Zonal Railways, with headquarters at Bangalore. Unfortunately, because he is now the Railway Minister, fearing that people may charge him that he is taking care of Karnataka only, he has forgotten his own demand made on the floor of the House, and he has not given effect to it.

Similarly, there was a survey done for a circular railway for Bangalore city. Should not Bangalore city develop? This has been conveniently forgotten in the Budget. As I said, I am only attacking the tendency of browbeating the Minister and putting the blame on him, one way or the other. If Karnataka is behind, compared to other parts, it may be because of this attitude. That is why, even though five Cabinet Ministers had been there, there has been no development of railways. Therefore, I would request both the Railway Ministers not to be carried away by such things.

5.00 P.M.

One more attack has come about the purchase of electric locomotives.

Nowadays the tendency is to level scandalous charges, scandalous allegations, bring out scandalous reports and frighten the officers, frighten the Minister not to go a had with it. This has gone to the head, somehow to start scandalous propaganda. Same thing is happening with the purchase of electric locomotives. This was being done with the help of foreign assistance. Four years have gone but there is no progress. There are commitment charges at the rate of Rs. 4000 dollars, amounting to about Rs. 1 lakh, per day which we have been paying for the last four years.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): You please conclude. The Minister is there to take care of the charges.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Then the ruling party people need not speak at all if the Minister is going to take care of everything.

AN HON. MEMBER: He has to defend the Minister.

SHRI M. VINCENT (Tamil Nadu): Let the Minister reply tomorrow because he has only half an hour.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): His reply is scheduled today. We will hear him.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: So, my point is that this levelling of scandalous charges against the officers and the Ministers will only hinder the development. If there are real charges, if there is truth in it, you bring it out, then you haul up and punish them, but without any evidence you make scandalous allegations and thereby hinder the progress. This was my point.

Coming to your Plan outlay, you have an ambitious plan of converting 6000 kms. into broad gauge. Why can't you reduce your allocation on track renewal? In the Seventh Five Year Plan you had planned to convert 19,000 kms; which was reduced to 9,000 kms. Now, have made an allocation of Rs. 1,000 crores. Do you mean to say that you have identified 6,000 kms. for conversion in addition to some kilometers which were already identified for track renewal? Why not postpone or cancel some of the tracks you propose to convert? Why do you want Rs. 1,000 crores there? There is a chance of saving from this allocation of Rs. 1,000 crores.

Similarly, on rolling stock you have allocated Rs. 1060 crores. On the one hand, you are talking of privatising, calling public undertakings and industries to take part in wagon building, and on the other, you are making such a huge allocation for wagon building. As it is, your capacity is 25,000 wagons per year, Now that you are inviting private entrepreneur to take up wagon building, why not to cut short this outlay of Rs. 1060 crores? You can use that money on conversion of gauge which is an ambitious plan that you have taken up to convert the whole country into uni-gauge.

Now I come to passenger amenities. Please look into your figures. You have allocated Rs. 30 crores for amenities for staff. There are 17 lakh employees. You are carrying one million passengers every day, that is 400 million passengers in a year. For that you have allocated only Rs. 50 crores. Even this 50 crore is not properly utilised and many a time it is surrendered, according to my information. So, I request you to look into these allocation aspects.

Unfortunately, you have left us without the rail jorney experience because it takes about 46 to 48 hours to reach our places. We rarely use trains. Even I could not use my railway pass fully. During the last ten years I have not used it for three or four times because Delhi is far away. Not only Delhi, even I cannot use train to go to my native place. From Bangalore it takes 12 hours to go to my native place by train, where as I can go by bus in four hours. These are rail connections we have got and yet the Ministers are being branded that they are from South, Andhra and Karnataka. So, I request the Minister that he need not be browbeaten by such things and he has to take care of the neglected areas and proceed.

I want to mention about one or two journeys that I have performed. One is Calcutta. I want to bring a concrete example. I went to Calcutta from here. The train was late by four hours, five hours. The train had to reach Calcutta at ten o'clock. After the break-fast the pantry car wound up its activity. At

twelve o'clock even drinking water was not supplied. At least some cold drink on payment, they were not prepared to give. Children were crying for milk. The pantry car could not provide it. The passengers were not responsible for the delay. If the train is delayed by five hours, can your Train Inspector not got to some nearest station and ring up the next station to keep ready so much of milk and food? I took the register. I wrote a complaint in that register, "On this day this has happened. The train was late. Your Inspector was helpless. He was neglecting, admament. He was not helpful." Not even a single reply has come. I have given the particulars of my identity card in that complaint. When an M.P. writes a complaint, your Railways do not care. Similarly, MPs speak so many things in Parliament, and none of your officers takes note of it.

Sir, if you have a chance you visit or you can ask your General manager to go and visit the Haridwar Railway retiring rooms or the rest houses and see their condition.

Sir, I entirely agree with Sardar Arora that the Railway Board should have a longer tenure. The Railway Board Chairman should have a minimum of three years of service. He said that seniority should not overtake efficiency. Even to understand, to visualise, to plan and to implement minimum three years are required. At the fact end of one's service, if one is made Chairman or Member, one is not interested at all. He may not even plan, visualise and implement. For Members also the minimum term should be at least three years.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Please conclude now.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I am coming to the last point.

I remind the hon. Minister, Shri C.K. Jaffer Sharief, about his own speech he made as a Member of Parliament—he was not present when I mentioned it earlier—in which he argued vehemently for a circular railway for Bangalore and the South-West Zonal Headquarters for Bangalore. I request him to take care of these things.

Sir, I certainly support, I am standing to support...

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM: He has not circular line for Bangalore. How can he support?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): He is supporting the Budget.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Of course my friends want me to conclude.

I support the Budget. With this, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Hon. Minister.

श्री राम नरेश यादव: महोदय, आपकी अनुमति से,....**(व्यवधान)**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI BHASKAR ANNAJI MASODKAR): Let him beign.

श्री राम नरेश यादव: महोदय, मैं दो सवाल करूंगा। माननीय मंत्री जी जब खड़े होंगे, तभी जवाब दे देंगे। एक तो मै यह कहना चाहता हूं कि एक माननीय सदस्य ने यह कहा था कि जब सजपा की सरकार थी, तो उस समय बजट में, हम जिस रेल लाईन को छोटी लाईन से बड़ी लाईन मे परिवर्तित करने की मांग बराबर करते चले आ रहे हैं, उसके बारे में घोषणा की थी। ऐसा एक सम्मानित सदस्य ने इस सदन में कहा था। महोदय, वह बिल्कुल वास्तविकता के विरूद्ध है। मेरे हाथ में 25 फरवरी, 91 का जनेश्वर मिश्र जी का भाषण है, जिसमें उन्होंने यह कहा था कि—सब प्रोजेक्ट्स आर अंडर कंसीड्रेशन। इसमें मऊ से शाहगंज का 99 किलोमीटर भी दिया है। इसलिए यह कहना बिल्कुल ही वास्तविकता से परे है।

दूसरी बात महोदय, मैं जानना चाहता हूं कि जब आठवीं पंचवर्षीय योजना में 6 हजार किलोमीटर छोटी लाईन को बड़ी रेल लाईन में परिवर्तित करने का निर्णय लिया गया है और उस पर 36 सौ करोड़ रुपये खर्च करने की भी सरकारी योजना है। 1992-93 में माननीय मंत्री जी ने 16 नये प्रोजेक्ट लिये हैं, जिसमें 35 से 52 किलोमीटर प्रस्तावित है। महोदय, माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहता हूं कि मऊ-शाहगंज नौर्थ-ईस्ट रेलवे पर है, यह केवल 99 किलोमीटर है और करीब 25 साल से इस बात की मांग हम करते चले आ रहे हैं कि छोटी लाइन से बड़ी लाईन में यह परिवर्तित किया जाये और इस सदन में भी यह सवाल कम से कम 10 बार आया था। मैंने भी माननीय मंत्री महोदय से मिलकर के निवेदन किया था। मैंने निवेदन किया था कि पूर्वांचल की गरीबी, आजमगढ़ की गरीबी को ध्यान में रखते हुए

इस ओर ध्यान दें। यहां के लोग बाहर जाते हैं, दूसरी जगहों पर जाते हैं। यहां का विकास अवरूद्ध है। इसलिए इस बात को ध्यान में रखते हुए मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि यह जो 6000 किलोमीटर आठवीं पंचवर्षीय योजना में लाने का प्रस्ताव है और 1992-93 में 3352 किलोमीटर आप लाना चाहते हैं, वहां के लोगों की जो आवश्यकता चली आ रही है, जाफर साहब उस मामले में बहुत दयालु हैं, उन्हें इस बात को ध्यान में रखना चाहिए। वे उदार भी हैं और उदारता का परिचय देंगे, इसलिए देंगे कि पूर्वांचल में क्षेत्रीय बैलेंस भी बना रहे और वहां की गरीबी भी दूर हो।

मेरा निवेदन है और हमारे उधर से आए हुए साथियों का निवेदन है कि ये जो छठी पंचवर्षीय योजना में आप 6000 किलोमीटर रख रहे हैं, उसमें जो 99 किलोमीटर शाहगंज से मऊ तक की लाइन है, उसके बारे में विचार करेंगे और सदन में आश्वासन देंगे कि सचमुच में उस दिशा में कदम उठाया जाएगा।

दूसरा, मैं यह कहना चाहता हूं कि पृष्ठ 18 पर कुछ आवश्यक वस्तुएं दी गई हैं जिनमें कीटनाशक दवाएं भी हैं, कृषि यंत्र हैं, बीज हैं। माननीय मंत्री जी किसानों के उपयोग की इन वस्तुओं पर कुछ रियायत देंगे, यह मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं। वे अपने उत्तर में इस बात को बताएं और सदन को आश्वस्त करें कि सचमुच में ज्यादती नहीं होगी और उधर इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में आने वाले दिनों में जरूर कन्वर्ट करेंगे ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो सके। इसलिए आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि वे इन बातों का जवाब अपने उत्तर में दें।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी: इस मामले पर काफी प्रैशर डाला गया है। मैं डिमांड करूंगा कि आजमगढ़ की सौ किलोमीटर की लाईन को बड़ी लाइन में तब्दील किया जाए।*

مولانا عبید اللہ خاں اعظمی: اس معاملے پر کافی پریشر ڈالا گیا ہے۔ میں ڈمانڈ کروں گا کہ اعظم گڑھ کی سو کلومیٹر کی لائن کو بڑی لائن میں تبدیل کر لیا جائے۔

श्री संघ प्रिय गौतम: सर, मैं एक सुझाव देना चाहता हूं। यह बहुत गंभीर है।

उपसभाध्यक्ष (श्री भास्कर अन्नाजी मसोदकर): बैठ जाइए.....(**व्यवधान**)

श्री संघ प्रिय गौतम: सर,**

उपसभाध्यक्ष (श्री भास्कर अन्नाजी मसोदकर): What you have said is not going on record. गौतम जी, सुनिए आप परमीशन से बोलेंगे तो रिकार्ड पर जाएगा।

Let us listen to the Minister. I will give you time if there is anything you want to say.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C.K. JAFFER SHARIEF): Mr. Vice-chairman, Sir, I am grateful to you and to all the Members who have taken keen interest and have participated in the debate and have made very valuable suggestions. I may not be able to answer every point raised by them, but let me assure all the hon. Members that I will bear in mind all the suggestions that they have made and would see what best we can do.

In this Budget of 1992-93, we have given thrust to certain main areas. I just now said in the other House that this thrust is based not only on my own experience of 22 years in this Parliament, but is also based on the experience of many of the Members of this House and the other House and thousands of our people outside.

As a Member of Parliament, I have been listening to the debates on the Railway Budgets for the last 22 years. The debate is the same and the reply of all my predecessors, who had been Railway Ministers has also been the same. Even myself as a Minister of State earlier...

SHRI SHANKAR DAYAL SINGH: You are also repeating the same.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF: ...in the Government of our beloved leader, Shrimati Indira Gandhi, I have replied on behalf of the railways and I have seen the discussions in the Consultative Committee meetings. I have seen the questions and answers in both the Houses. Sometimes one may find it difficult to handle a technical subject in the Railways. But if you look at the stereo-typed questions and stereo-typed answers, it is very easy. All that the Railway Minister had to say was "No Railway line, no trains, no employment and no resources." This was our experience. Today I am the Railway Minister, tomorrow somebody else may come. But I was wondering if the reply is going to be the same that we have continuous resources crunch, then, what is it that we are going to do for the backward regions of this country, what is

*[] Tranliteration in Arabic Script.
**Not recorded.

it that we are going to do to the thousands of unemployed youth? I was seriously thinking about it.

Now, I must say that the present Government under the leadership of Shri P.V. Narasimha Rao, when I joined his Cabinet, the new economic policy and the new industrial policy gave me some hopes.

Sir, any industrial development or the economic development is based on the basic transport infrastructure. If tomorrow with the liberalisation the investment comes, whether our own people invest or our own NRIs will bring the money or the multi-nationals, where this investment should go? It should go to the same broad gauge areas overburdening the present infrastructure? Not merely the Railway infrastructure, it may be other infrastructure like power, it may be other infrastructure like houses, it may be other infrastructure like roads, water and everything. At the same time, for no fault of the people of this country, you allow them to suffer, those who are under the metregauge, which they inherited.

It is this which has promoted me to come with the liberalisation scheme. If anybody wants to come with investment, that investment will go to all parts of the backward regions of our country and thereby there should be industrial development and there should be economic development so that thousands of our youth will be able to get job opportunities. The economic activity in the backward regions should be able to help our people to improve the quality of life. This is the philosophy behind the present Budget for 1992-93 which we have presented.

Sir, my officials were telling me that whenever they go to the North-Eastern region for the North-Eastern Hill Council meeting, all the Chief Ministers of the seven States generally were never found to be happy and they always used to feel that the British have left the metre system for them and the Government of India is not doing anything for the economic development of the region just because they are having metre gauge line. In the present Railway Budget for 1992-93 we have taken up conversion of metre gauge line to broad gauge line from Lumding to Dibrugarh. With this development, the entire Assam region will come on the broad gauge map of this country. Similarly, Sir, there is Marathwada. A large number of areas are in the backward region. The other day, I went to Aurangabad. Our Home Minister, the Leader of this House, dedicated a line. He is a witness. Maybe, there are many members who are hailing from the region. One cannot imagine the joy of those people that something great has happened and that the Marathwada region is going to get furthermore; a line from Aurangabad to Pharbani. We have also taken one more down to Mudkhed-Adilabad. Similarly, we have taken something which is in Andhra Pradesh; something which is in some part of Karnataka; something which is in Tamil Nadu. We have taken Samastipur and Dharbanga in Bihar. We have taken Mhow-Azamgarh in Uttar Pradesh. It is not that any part of the country is left out. We have taken in every part. But one thing. It may not be possible for anybody to do it in just one single year or one plan. Our people have waited for so long. In an annual plan, there used to be only 100 kilometres earlier. This 100 kilometres were also distributed; somewhere it was 15; somewhere it was 30; somewhere it was 40; they would total to 100 kilometres a year. In a plan period, it was only 500 kilometres. In the Seventh Plan, it was 300 odd kilometres. Sir, in the Eighth Plan, it is 6000 route kilometres of metre-gauge to broad-gauge! It is a revolutionary step. What about the size of this Plan? I remember my esteemed senior colleague, the Home Minister, participating in the function at Aurangabad said——he had been the Planning Minister; he had been the Finance Minister; he had been the Chief Minister——"The Member-Engineering of the Railway Board and the Railway Minister were telling me. I am yet to believe this." Perheps with all his experience in the Government of India and the State, he could not believe that such a thing was possible. Sir, I am a layman. I do not claim that I am able to do this. When I was looking at this kind of backwardness and unemployment, with the liberalisation policy, the New

Industrial Policy, on the anvil, I decided how we should go about it. I collected all the Railway officers, those who are in service and those who have retired. I got them together. I requested them, "Can you find a solution"? This was in the very beautiful Garden City of Bangalore. I am grateful to all of them. They were able to find a solution. They gave the solution. When we went to the Prime Minister, the Prime Minister was emotional. He was so happy that one kilometre of conversion from metre-gauge to broad-gauge was going to create 10,000 mandays. What an employment opportunity! this is direct during the process of construction. Once industrialisation takes place, I do not think we can ever imagine what sort of employment opportunity it may throw. Mr. Birla is here. Other experts may be there. those who are in the field of economic activities may be able to say what the broad-gauge line means, what kind of investment comes there and what kind of employment potential it can create. This is what I want the House to appreciate.

Sir, the next area of thrust is electrification. When we think of electrification, we have to take the whole economy into consideration. We have just got a sample survey made in our Bangalore city. I find every day about thousand trucks coming there. I ask why these thousand trucks are coming and from where they are coming. It is from Punjab. I can understand a truck coming from Ludhiana or Jammu up to Delhi or even up to Jaipur; even I can understand going up to Bombay, but not down to South, to Bangalore, Madras, Cochin or Trivandrum. I said, "Why?" They said, "The Railways cannot carry what they are carrying. The small scale industries which carry the raw material or finished products cannot afford to carry them by road transport which is uneconomical, just because the Railways are not able to cope with it. They have a lot of traffic on their hand. They move coal, they move steel, they move foodgrains, they move fertilisers, they move petroleum products. So the Railways are contented with the responsibility they already have. They are not in a position to take more. The reason is, there are the line capacity constraints. Sir, this gauge conversion will provide alternative routes. Secondly, if we look at North to South or East to West corridors, there is broad gauge, there is single line, there is doubling, there is electrification, but it is not complete. There are always some patches left here and there. Even if you want, you cannot move the traffic through. Somewhere the traffic has got stuck up and there is a single line section. Even on electrification there is a need to give thrust because once the electrification is complete, that itself will give in-built capacity. That is another reason. Electrification in terms of investment also requires very high investment. In terms of maintenance it is cheap. We cannot go on increasing freights and fares; it may be in relation to the cost inputs, but somehow we have to see where we can ably manage the resources in the best possible manner, giving more efficient service, without making it costlier. If we increase the freight, it causes inflation; if we increase the fare, it causes a burden on the common men, on the travelling public. I have seen in both the Houses there is abundant sympathy. Every Member is saying that you have raised this much and that much; you should reduce. Every Member will say that they have sympathy with the Railways, but from where the resources will come is a serious problem, Sir.

We have another major area where there is a lot of suburban traffic. In Bombay, Calcutta, Madras, people from the suburban areas, from the rural areas, come to the cities for work and go back. they need greater facilities. Ultimately the question is to find funds.

[**The Deputy Chairman** in the Chair]

Where will we get the fund from? Madam, with great difficulty we were able to contain that. But I can tell you that there is an area from where we can get more money; we can generate funds.

SHRI YASHWANT SINHA (Bihar): What about the statement, Madam?

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let me stop the train of the Railway Minister. I should give him a red signal. आपको कितना टाइम लगेगा खत्म करने में?

श्री सी०के० जाफर शरीफ: जैसा आप चाहती हैं।

Do you want me to complete today?

SHRI YASHWANT SINHA: I think, we are nowhere near the station.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We have got a statement at 5.30 P.M. by the Defence Minister. Now, if you take five minutes or fifteen minutes we can have it. But if you are going to take....*(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): The Railway Minister has to answer so many questions.

SHRI JAGESH DESAI (Maharashra): Regarding suburban trains I have to ask so many questions to the Railway Minister.

SHRI V. NARAYANASAMY: I also want to ask some questions.

THE DEPUTY CHAIRMAN: All of you did not ask those questions while debating the Budget. Now you are going to ask them.

AN HON. MEMBER: Let him finish the reply to the Budget today. *(Interruptions)*...

SHRI SIKANDER BAKHT (Madhya Pradesh): No, no.

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN (Tamil Nadu): We will finish it today.

SHRI YASHWANT SINHA: No, we will finish it tomorrow. *(Interruptions)*..

THE DEPUTY CHAIRMAN: Jaffer Shrief, Saheb, *(Interruptions)*... Order in the house. Let me handle it. आपको कितना वक्त लगेगा?

श्री सी० के० जाफर शरीफ: मुझे वक्त लगेगा because I have to elaborate.

उपसभापति: आपको अभी देर है। ट्रेन अभी आपकी पहुंच नहीं रही है। बीच में बहुत से चेन भी खींचने वाले हैं।

SHRI MURLIDHAR CHANDRAKANT BHANDARE (Maharashtra): It would be more appropriate that we finish this and then go to the statement. *(Interruptions)*...

SHRI YASHWANT SINHA: No. There is a time fixed for the statement. It should be made at that time. It says at 5.30 P.M. *(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please, order. Let us not make an issue or argument on a small matter. If the Railway Minister says he is going to take a long time and there are going to be more questions about it, we can decide about it. There is no point in people getting agitated.

डिफेंस मिनिटर साहब को बुला लेते हैं। ..(**व्यवधान**).. इसमें कोई घबराने की बात नहीं है।

Defence Minister Saheb, you can make your statement.

STATEMENT BY MINISTER

I. Interview of the Chief of the Army Staff Published in the Daily 'Pioneer' on 12th and 14th March, 1992.

रक्षा मंत्री (श्री शरद पवार):

उपसभापति महोदया,

मैंने सेनाध्यक्ष द्वारा एक समाचार पत्र के संवादाता को दिए गए साक्षात्कार के संबंध में दो भागों में छपी रिपोर्ट देखी है।

इस संबंध में सेनाध्यक्ष से मैंने बात की है और यह महसूस किया है कि उनके साक्षात्कार को कुछ अन्यथा समझ लिया गया है। उन्होंने मुझे बहुत स्पष्ट रूप से बताया है कि साक्षात्कार के दौरान उठाए गए विभिन्न मुद्दों में से प्रत्येक के संबंध में वे सरकार की नीति और निर्देशों का पालन करने के लिए पूरी तरह से प्रतिबद्ध हैं। इस संबंध में सेनाध्यक्ष द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति से मैं संतुष्ट हूं। तथापि, मैं समझता हूं कि जहां तक हो सके, सेवारत अधिकारियों को इस प्रकार के साक्षात्कार से बचना चाहिए। अच्छा होता अगर वे साक्षात्कार में इस प्रकार के विचार व्यक्त न करते।

मैं आपको पुनः बताना चाहूंगा कि हमारी सशस्त्र सेनाएं पूरी तरह अनुशासित है और स्वतंत्रता प्राप्त करने के बाद से इन्हें जो भी जिम्मेदारी सौंपी गई इन्होंने उन सभी को पूरी निष्ठा और ईमानदारी से निभाया है। मैं इस अवसर पर इस सामन्य सदन को यह विश्वास दिलाना चाहूंगा कि सशस्त्र सेनाएं पूरी तरह मेरे मंत्रालय के नियंत्रण में काम करती हैं।

यह हमारी परम्परा रही है कि सशस्त्र सेनाओं को इस प्रकार के विवादों से अलग रखा जाए। इसलिए मैं इस सामन्य सदन से अपील करता हूं कि इस मुद्दे पर और आगे बहस न की जाए।

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have got a few names for clarifications. I would like...

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार): उपसभापति महोदया, इतना महत्वपूर्ण बयान प्रतिरक्षा मंत्री महोदय ने हिन्दी में दिया इसके लिए मैं उनको बधाई देता हूं।

SHRI MURLIDHAR